



Norges miljø- og biovitenskapelige
universitet
Fakultet for miljøvitenskap og teknologi
Institutt for naturforvaltning

Masteroppgave 2015
30 stp

Hensyn til naturmangfold og friluftsliv i kommunal planlegging av snøscooterløyper

Considerations of nature diversity and outdoor recreation in municipal planning of trails for snowmobiles

Fredrik Johannessen

Forord

Denne oppgaven på 30 studiepoeng er avslutningen på min toårige master i naturforvaltning ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Jeg føler meg heldig som etter tre flotte studieår i Sogndal har fått studere naturforvaltning ved NMBU.

Debatten om snøscooterløyper som har eksistert i riksmidia ga meg som student i naturforvaltning inspirasjon til å undersøke hvordan kommuner håndterer muligheten til å etablere snøscooterløyper. Jeg kjenner begge sider i konflikten og vet hva snøscooteren betyr for de scooterinteresserte og hva opplevelsen av stille natur betyr for andre. Arbeidet med oppgaven har vært spennende og lærerikt, og jeg er veldig glad for at jeg fikk skrive min masteroppgave om et tema som interesserer meg. Jeg vil rette en stor takk til dere som har stilt opp til intervju og gitt meg innblikk i deres arbeid med planlegging av snøscooterløyper.

Jeg vil takke min veileder Professor Ole Hofstad som ville være veileder for meg med min ide til masteroppgave. Hofstad har gjennom arbeidsprosessen gitt meg god og konstruktiv veiledning som gitt meg en bredere forståelse for temaet.

Jeg vil takke Nora som har vært en viktig støtte og som har kommet med mange gode innspill. Takk til muttern og fattern for støtte til flybilletter, diesel og vin. Jeg vil også takke Ingrid for gjennomlesing og takke de flotte medstudentene på INA for et godt studiemiljø.

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

Ås, 14. mai 2015

Fredrik Johannesen

Sammendrag

Foreslått lovendring for motorferdsel i utmark har til hensikt å gi kommunene adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring. Etter foreslått endring i forskrift skal kommunene ta hensyn til friluftslivet, naturmangfold, hytteområder, med mer.

Virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet skal utredes. Kommunen skal også kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Med utgangspunkt i foreslått endring i lov og forskrift ble det gjennomført intervju med personer som er involvert i planlegging av snøscooterløyper i kommunene Fauske, Flesberg, Engerdal og Ål.

Resultatene viser at kommunene utreder og planlegger ulikt omfang av løyper og løypene går gjennom ulike naturtyper. Kun én kommune, Fauske, har gjennomført kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i henhold til Miljødirektoratets veileder. Samtlige av informantene er opptatt av å ta hensyn til friluftslivet. Fauske, Flesberg og Ål har vurdert området de vil etablere snøscooterløype i til å ha lavere verdi som friluftsområde enn andre områder i kommunen. Kommunene i sør er opptatt av å legge snøscooterløyper utenom hyttefelt. Fauske skiller seg ut ved å være den eneste kommunen som ønsker å ha snøscooterløype i tilknytning til et hyttefelt. Kommunene har i ulik grad vurdert virkingen løypene vil ha for naturmangfold. Engerdal kommune skiller seg ut ved å ha gjennomført en grundig kartlegging og har kommet fram til ulike hensyn som bør tas i til ulike arter. Veiledningsmateriale som skal gi kommunene føringer og anbefalinger for hvordan støy skal behandles i planleggingen er i dag ikke tilgjengelig. Dette begrenser kommunenes evne til å beregne løypens influensområde og resultatene viser ulik vurdering av hva som regnes som løypens influensområde.

(Emneord: naturforvaltning, motorferdsel, snøscooter, kommunal planlegging, friluftsliv)

Abstract

The proposed changes in legislation for motor traffic in uncultivated areas intend to give municipalities the right to establish snowmobile trails for recreational means. In the proposed changes to the regulations the municipalities must show respect to the outdoor recreation, biodiversity, cabin areas, and more. Municipalities must assess the impact the trails will have for outdoor recreation and biodiversity in the affected area. They also have to identify and assess the value of the recreation areas where trails are planned and assess the significance of these areas in relation to other recreation areas in the municipality.

Based on the proposed change in law and regulations there were conducted interviews with people involved in the planning of snowmobile trails in the municipalities Fauske, Flesberg, Engerdal and Ål.

The results show that the municipalities plan different lengths of trails and the trails are planed through different nature types. Only one municipality, Fauske, has completed mapping and valuation of recreation areas, according to the Environment Agency handbook. All informants want to show respect to outdoor recreation activities. Fauske, Flesberg and Ål have rated the area where they want to establish snowmobile trails to have lower value as a recreational area than other areas in the municipality. The municipalities in the south want to keep snowmobile trails away cabin areas. Fauske stand out by being the only municipality that wants to have a snowmobile trail from a cabin area. Municipalities have in varying degrees assessed the effects the trails will have for biodiversity. Engerdal stands out by having conducted a thorough assessment and have come to different considerations that should be taken for the different species. Guidelines and recommendations for how noise should be dealt with in the planning are currently not available. This limits the municipalities' ability to calculate the area affected by the trails and the results show different assessments of what is considered as the affected area of a snowmobile trail.

Innholdsfortegnelse

FORORD	I
SAMMENDRAG	III
ABSTRACT	IV
1 BAKGRUNN	3
1.1 HVORFOR ER DETTE TEMA RELEVANT OG INTERESSANT?	4
1.2 FRILUFTSLIV	4
1.2.1 FRILUFTSLIV I ENDRING	7
1.3 HVA BETYR SNØSCOOTER FOR DE MOTORINTERESSERTE	8
1.4 KONFLIKTEN MELLOM SNØSCOOTER OG DET TRADISJONELLE FRILUFTSLIV	10
1.4.1 REGIONALE FORSKJELLER I HOLDERINGER TIL MOTORFERDSEL	11
1.4.2 EN ASYMMETRISK KONFLIKT	14
1.5 HVILKEN PÅVIRKNING HAR SNØSCOOTEREN PÅ NATURMANGFOLD?	16
1.5.1 BRUNBJØRN	16
1.5.2 VILLREIN	17
1.5.3 VEGETASJON	18
2 PROBLEMSTILLING	20
2.1 HENSIKTEN MED OPPGAVEN	20
2.2 PROBLEMSTILLING	20
3 TEORI	21
3.1 ORGANISASJONSTEORI FOR OFFENTLIG SEKTOR	21
3.1.1 NORMER I OFFENTLIGE ORGANISASJONER	21
3.2 INSTRUMENTELLE PERSPEKTIV	22
3.2.1 KONSEKVENSLOGIKK – FORMÅLSRASJONELLE HANDLINGER	22
3.3 KULTURELT PERSPEKTIV	23
3.3.1 LOGIKKEN OM DET KULTURELT PASSENDE	23
3.4 MYTEPERSPEKTIVET	24
4 METODE	26
4.1 VALG AV METODE	26
4.2 UTVALGSSTRATEGI	26
4.3 DATAINNSAMLING	27
4.4 FENOMENOLOGISK TILNÆRMING	27
5 VALIDITET OG RELIABILITET	28
6 ETISKE RETNINGSLINJER OG AVVEIINGER	29
6.1 FORSKERENS ROLLE, OBJEKTIVITET OG PERSONLIG ENGASJEMENT	30
7 RESULTATER	31
7.1 ENGERDAL KOMMUNE	32
7.2 FAUSKE KOMMUNE	38
7.3 FLESBERG KOMMUNE	43
7.4 ÅL KOMMUNE	49

8	DISKUSJON	54
8.1	KOMMUNENS PLANARBEID I LYS AV ORGANISASJONSTEORI	54
8.2	NATURMANGFOLD	58
8.2.1	HVORFOR UTREDE VIRKNINGEN OG TA HENSYN TIL NATURMANGFOLD?	58
8.2.2	INFLUENSOMRÅDE	60
8.2.3	KARTLEGGING OG HENSYN	61
8.2.4	HVORFOR SER VI ULIK PRAKSIS MELLOM KOMMUNENE?	62
8.3	FRILUFTSLIV	62
8.3.1	SNØSCOOTER SOM FRILUFTSLIV	64
8.4	HENSYN TIL HYTTER	65
8.5	INNDELING I SONER	67
8.6	KONFLIKTEN	69
8.7	UTVALG AV KOMMUNER OG INFORMANTER	70
9	KONKLUSJON	72
	REFERANSER	74
	VEDLEGG	79

1 Bakgrunn

15. november 2013 annonserte Miljøverndepartementet at forsøksordningen som skulle gi kommuner adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleseskjøring skulle utvides. Opprinnelig var forsøksordningen begrenset til 40 kommuner men i det utvidede forsøket skulle alle kommuner som hadde meldt interesse få delta, noe som var litt i overkant av 100 kommuner. Ordningen ble utarbeidet som et forsøk etter forsøksloven - Lov om forsøk i offentlig forvaltning (1992). (Klima- og miljødepartementet 2013)

25. november 2013 brakte Den Norske Turistforening, Friluftslivets fellesorganisasjon og Virke forsøksordningen inn for Sivilombudsmann. I en uttalelse 12. Juni 2014 konkluderte Sivilombudsmann med;

”forsøksordningens omfang ligger utenfor de rammer forsøksloven setter. Departementet bør derfor foreta en ny vurdering av forsøksordningen, og da særlig behovet for antall kommuner.” (Sivilombudsmannen 2014)

Regjeringen valgte å stanse forsøksordningen og startet arbeidet med en lovendring som har til hensikt å gi kommunene adgang til å planlegge snøscooterløyper for fornøyleseskjøring (Klima- og miljødepartementet 2014a). Klima- og miljøminister Tine Sundtoft opplyste 19.06.2014 at kommuner som var i gang med planleggingen kan ha løyper klare straks lovendringen er vedtatt (Klima- og miljødepartementet 2014a). Klima- og miljødepartementet sendte 10.07.2014 ut endringsforslag til Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (1977) og Forskrift for motorkjøretøyer i utmark og vassdrag (1988) til høring.

I Forskrift for motorkjøretøyer i utmark (1988) er det i endringsforslaget foreslått ny § 4a. Etter ny §4a femte ledd skal kommunen ved fastsetting av løypene;

”ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerheten for de som kjører og andre.” (Prop. 35 L (2014-2015))

Ny § 4a sjette ledd sier;

”Før kommunen sender forslaget til løyper på høring skal den utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.” (Prop. 35 L (2014-2015))

I påvente av lovendringsvedtaket har Stortinget vedtatt en midlertidig bestemmelse for snøscooterløyper i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Den er ment som en overgangsordning og gjelder for de tidligere forsøkskommunene Vinje, Sirdal, Stor-Elvdal, Lom, Røros, Hattfjelldal og Fauske. I de nevnte kommuner vil det i vintersesongen 2014-2015 være tillat å bruke snøscooter i løyper som kommunen har fastsatt i det tidligere forsøket. (Klima- og miljødepartementet 2015; Lovvedtak 40 (2014-2015) 2015)

1.1 Hvorfor er dette tema relevant og interessant?

Utvidelsen av forsøksordningen og lovendringsforslaget er møtt med begeistring blant tilhengere av motorsport og snøscooter, men har møtt sterke reaksjoner fra motstandere gjennom innlegg i riksmedia. Siden lovendringen omhandler en aktivitet som kan skape konflikt og vil åpne for en ny måte å bruke naturen på er det interessant å studere hvordan muligheten til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring håndteres i kommunene. Hvordan begrepet *”ta særskilt hensyn til”* tolkes av de som jobber med planlegging av snøscooterløyper. Samt å se hvilke tiltak som gjøres for å møte ny forskrifts §4a femte og sjette ledd, og undersøke de avveiiinger og vurderinger som gjøres i planleggingen.

1.2 Friluftsliv

Den foreslåtte lovteksten sier som tidligere nevnt at kommunen skal ta særskilt hensyn til friluftsliv i planleggingen av snøscooterløyper. Men hva er friluftsliv i dag?

Flere har definert friluftsliv og i 1970 kom Nils Faarlund med følgende definisjon:

Former for ikke-konkurransorientert spill i naturmiljøet, som uten hjelp av tekniske fremkomstmidler, ved å utfordre utøverens fysiske og psykiske yteevne, kan gi opplevelser på det ytre og indre plan (Leirhaug 2007 s. 40).

Faarlunds definisjon er streng og utelukker utendørs konkurranseidrett, bruk av tekniske framkomstmidler og passive gjøremål. Samtidig stiller den krav til at det skal foregå i naturmiljøet og utfordre vår yteevne (Gjøvik 1995). Definisjonen utelukker også tradisjonelle aktiviteter og høstingsaktiviteter (Leirhaug 2007).

Videre har vi to stortingsmeldinger om friluftsliv. I stortingsmelding nr. 40 (1986–87) *Om friluftsliv* er friluftsliv definert som; ”*opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse*”. Meldingen sier også at hovedvekten i friluftslivspolitikken burde ligge på de ikke konkurransepregede, ikke motoriserte fritidsaktiviteter som foregår på allment tilgjengelige, naturpregede områder. Det enkle friluftslivet – for alle, i dagliglivet og i harmoni med naturen skulle fremmes gjennom friluftslivspolitikken (St. Meld. nr . 40 (1986–87)).

I stortingsmelding nr. 39 (2000-2001), *Friluftsliv – Ein veg til høgare livskvalitet*, poengteres det at selv om at samfunnet har endret seg er rammene for friluftsliv fra St. Meld. nr. 40 (1986–87) fortsatt gjeldende. Friluftslivet trenger ikke i dag å kun være knyttet til fritid, være enkelt eller tradisjonelt. Det sentrale er at friluftslivet er miljøvennlig og helsefremmende. Videre trekkes det å ”*oppleve naturens stillhet og fred*” og ”*komme ut i frisk natur, vekk fra støy og forurensning*” fram som de to viktigste grunnene for å drive friluftsliv (St. Meld. nr 39 (2000-2001)).

Det er viktig å se de nevnte definisjonene i lys av hvem som står bak og diskursen om norsk friluftsliv. Diskurser kan ses på som et par linser som et tema betraktes gjennom, og skapes av menneskers skriftlige og muntlige utsagn (Benjaminsen & Svarstad 2010). De nevnte definisjonene av begrepet friluftsliv har vært dominerende for diskursen om norsk friluftsliv blant offentlig forvaltning og miljø-frilufsorganisasjoner. En kan si at den norske diskursen om friluftsliv har vært til dels

hegemonisk. Benjaminsen og Svarstad (2010) forklarer at diskurser kan sette rammene for fortolkninger av bestemte saker. Dermed vil politiske beslutninger, og håndtering av disse sakene bli preget av diskursene. Ledende og hegemoniske diskurser vil ha konsekvenser i form av politiske og administrative beslutninger og forvaltning av naturressurser.

Nils Faarlund har i over 40 år vært en sentral skikkelse i norsk fjellsport og friluftsliv. Han er kritisk til ressursbruken i det moderne samfunnet og er opptatt av det enkle friluftslivet der stillhet har høy verdi. I 1967 startet Faarlund Norges Høyfjellsskole i Hemsedal, og i 1972 var han initiativtaker til å etablere friluftsliv som høgskolestudium ved Norges idrettshøgskole (Miljødirektoratet 2009). Hans virke som veileder og hans ideer har vært med på å prege friluftslivdiskursen i Norge og gitt et narrativ om bruken av norsk natur og utøvelse av friluftsliv. For mange vil Faarlunds ideologi som er basert på dypøkologi og naturvern, representere et ytterpunkt og han vil for noen være ekstrem i sine meninger.

En stortingsmelding er en orientering fra regjeringen til Stortinget som omhandler saker som regjeringen vil drøfte i Stortinget og brukes når regjeringen vil presentere saker for Stortinget uten forslag til vedtak (Stortinget). St. Meld. nr 40 (1986-1987) kom under Gro Harlem Brundtlands andre regjering etter en periode med økende fokus på friluftsliv, og var resultat av behovet for en samlet gjennomgang av temaet og utforming av en målrettet politikk på 80-tallet. Av stortingsmeldingens hovedmål var det å gi en definisjon på friluftsliv, beskrive friluftslivets forankring i Norge og regjeringens overordnede ønsker for utviklingen (Aas & Hertzberg 2001). St. Meld. nr 39 (2000-2001) kom under Jens Stoltenbergs første regjering.

Nåværende regjering er nå i gang med å utarbeide en ny stortingsmelding om friluftsliv og tar sikte på å legge den frem vinteren 2016. Det opplyses fra Klima og miljødepartementet at den overordnede målsetningen er at flere skal utøve friluftsliv jevnlig. Et viktig tema for meldingen er hvordan staten kan bidra til at grupper i befolkningen som er i liten fysisk aktivitet kan bli mer aktiv gjennom friluftsliv og hvordan barn og unge kan rekrutteres til friluftsliv. Det er også en målsetning om å bevare friluftsliv som en viktig del av norsk kulturarv og norsk nasjonal identitet.

Det er ikke kjent hvilket syn stortingsmeldingen vil ha på motoriserte aktiviteter. (Klima- og miljødepartementet 2014b)

1.2.1 Friluftsliv i endring

Flemsæter et al. (2011) mener at friluftsliv ikke er et statisk og endelig begrep. I samfunnet er det krefter som påvirker og endrer friluftslivet, gjennom hvilke aktiviteter som utøves, måten vi driver de på og hvordan vi verdsetter aktivitetene og opplevelsene. Det vil være andre krefter som jobber i motsatt retning, som ønsker å bevare og konservere friluftslivet (Flemsæter et al. 2011 s.247).

I sin doktorgradsavhandling så Alf Odden (2008) på utviklingstrekk i norsk friluftsliv fra 1970 til 2004. Oddens tall viser at andelen av befolkningen som har deltatt i minst en frilftsaktivitet minst en gang det siste året har økt fra 91% i 1970 til 95% i 2004. Økningen kommer i hovedsak av at aktiviteter som utendørs bading, fotturer, og sykkelturner har hatt en vekst på henholdsvis 21, 24 og 29%. Derimot har tradisjonelle aktiviteter som skiturer, bær- og sopplukking, og fisketurer hatt en nedgang på 9, 13, og 6 prosentpoeng.

Odden (2008) mener at aktivitetene i friluftslivet er blitt mer mangfoldig og spesialisert med nye aktiviteter som frikjøring på ski og snowboard, terrengsykling, kiting på ski og brett og rafting. Dette er aktiviteter som krever spesialiserte ferdigheter og utstyr. Blant deltakerne i disse moderne aktivitetene er ungdom, menn, befolkning i byer og de med høyere utdanning overrepresentert. Ungdommer svikter de tradisjonelle aktivitetene, men har økt deltakelse i nye aktiviteter.

Resultater fra levekårsundersøkelsene fra 1997 til 2007 (Vaage 2009) viser en differensiering i deltakelse i frilftsaktiviteter som henger sammen med husholdningsinntekt og utdanning. 39 % av de som har grunnskoleutdanning har vært på fottur i fjellet siste 12 månedene, mot 71% av de som har lang universitets- eller høgskoleutdanning. Den samme fordelingen ser vi når det kommer til skiturer. 35 % av dem som har grunnskoleutdanning har vært på en eller flere ski- turer siste 12 månedene, og 77 % blant dem med lang universitets- eller høgskoleutdanning. (Vaage 2009)

Odden (2008) så en sterk økning i deltakelse i friluftsliv blant kvinner, menn og kvinner i aldersgruppen 55-74 år og blant befolkning i spredt bebygde strøk. Disse gruppene var underrepresentert i friluftslivet i 1970, men er nå, med kun få unntak, likestilt med resten av befolkningen. Økningen blant disse gruppene er ikke registrert blant de med bare grunnskoleutdanning.

For totale andelen av deltakere i frilftsaktiviteter ser Odden (2008) liten forskjell mellom befolkningen i byene og i distriktene. Aktivitetene fottur, skitur, turer med kano/kajakk/robåt, sykkelturner, riding og skøyteturer på islagte vann eller vassdrag har omtrent samme andelen deltakere i løpet av et år i de store byene, i mindre byer, i mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. Forskjellene ligger i valg av aktiviteter. Det er en noe større andel i byene i forhold til spredtbygde strøk som er på tur med motor- eller seilbåt, som bader utendørs, går spaserturer og som kjører alpint. I spredtbygde strøk er det en større andel i forhold til i byene deltar i høstingsaktiviteter som bær- og soppturer, fisketurer og jakt.

Etablerte motiver for friluftsliv som kontemplasjon, naturopplevelse, fysisk aktivitet og sosialt samvær er sentrale motiver for friluftsliv og står fortsatt sterkt i befolkningen (Odden 2008). Odden konkluderer med at det norske friluftslivet befinner seg i en brytningstid der den synkende oppslutningen om de tradisjonelle frilftsaktivitetene vil fortsette, og at deltakelsen i de nye formene for friluftsliv, vil fortsette å øke.

1.3 Hva betyr snøscooter for de motorinteresserte

Snøscooteren kom til Norge i 1960-årene som et hjelpemiddel i reindriften og har siden den gang spredt seg til flere bruksformål utenfor reindriftnæringen (Mehus et al. 2010). Mehus et al. (2010) gjennomførte en studie for å undersøke hvilken betydning snøscooterkjøring har for ungdom i Nord-Troms og Finnmark. Ungdommene definerte snøscooterkjøring som både en kultur og en viktig fritids- og friluftslivsaktivitet som inkluderte flere generasjoner. Viktige sider som ble trukket fram ved snøscooterkjøringen var det å være ute i naturen, roen, isfiske, grilling, sove

i lavvo, være med reinsdyrflokken og det sosiale samholdet med familie og venner. Informantene beskrev snøscooterkjøring som en tilstand av total avslapping og et avbrekk fra skolen der mas, forstyrrelser og bekymringer var borte. Mehus et al. (2010) mener at avkoblingen fra hverdagslivet og overgangen til en annen kontekst var en viktig faktor.

Både gutter og jenter vektla frihetsfølelsen når de var på tur med snøscooter, men det ble det også funnet en klar kjønnsforskjell i hvordan aktiveten, oppleves, omtales og utøves (Mehus et al. 2010).

En av guttene forklarte sitt forhold til snøscooter slik;

- *”Ka snøscooteren betyr her oppi nord? Ja, den betyr ganske mye. Det e det vi bedriv fritiden med. Man må bare dra dit man bor, og starte rett på fjellet. Det e livsstilen her oppe for de fleste ungdommer. Man går bare å venter på vinteren.”*

(Mehus et al. 2010 s. 45)

Andre utsagn fra guttene om snøscooterkjøring;

- *”Det e djævelsk arti.”*
- *”Det e gøy, det e friluftsliv, fiske og hytta.”*
- *”Du e først og fremst ute, så slipper du å sitte hjemme, du e sosial og får venna.”*
- *”Det e det som gjør livet verdt å leve her oppe.”*

(Mehus et al. 2010 s. 46)

Flere av guttene sammenlignet snøscooterkjøring i Nord-Norge med båtlivet på Sørlandet. For noen av guttene framkom det at snøscooterturene betydde mer enn rekreasjon og isfisketur, de beskrev en sportslig side av snøscooterkjøringen som ga mestring, fart, kick og spenning. De søkte etter leksituasjoner og terreng som ga de det Mehus beskriver som scooterfeelingen. Videre avslørte intervjuene at ungdommene ikke var særlig opptatt av lover som regulerte snøscooterkjøring (Mehus et al. 2010).

Jentene i studien vektla på friheten til å dra på tur og nyte naturen, de snakket lite om å få kick og spenningsfølelsen slik guttene gjorde (Mehus et al. 2010).

Utsagn fra jentene om snøscooterkjøring;

- *”Det e sosialt, man opplever mer på turen, får frisk luft, får nye kjæresten ...”*
- *”Man kommer seg ut i naturen. Man gidder kanskje ikke å gå ti mil på ski. Da kjøre man heller scooter.”*
- *”Det e akkurat som å dra på tur med ski, bare at det e et annet hjelpemiddel for dem som ikke vil, eller kan, gå på ski. Man stopper scooteren, lage bål og isfisker. Det e jo sosialt.”*

(Mehus et al. 2010 s. 46)

I en eldre studie fra 1994 hevder Pedersen (1994) at snøscooteren uten tvil har ført til at folk som ellers ikke ville ha ferdes på vidda vinterstid, kvinner, barn og eldre, kommer seg ut både ofte og lenge. Fra finnmarkingers perspektiv (både menn og kvinner) regnes motorisert ferdsel som en nødvendig og integrert del av friluftslivet.

Pedersen (1994) skildrer snøscooterkjøring som en aktivitet hvor hele familien deltar, de kjører samlet ut på tur, både dagsturer og overnattingsturer. Der graver sitteplasser, tenner bål og koker kaffe, og med varme klær kan det blir lange dager. Ut fra bålplassen leker barna på ski og med akebrett mens mennene i familien driver isfiske og kjører kortere turer med snøscooteren. Vidde og snøscooteren beskrives som en møteplass for slekt, venner og naboer. Folk stopper opp ved bål og leirplasser for å slå av en prat før de kjører videre. Sett fra ”snøscooterfolkets” synsvinkel gir snøscooteren nærkontakt med naturen og naturkreftene og kjøringen kan oppleves som utfordrende og til dels fysisk krevende.

1.4 Konflikten mellom snøscooter og det tradisjonelle friluftsliv

Pedersen (1994) forklarer at snøscooteren er et mangetydig og motsetningsfullt symbol som gir rom for ulike assosiasjoner. Slike kraftfulle symboler kan bringe fram veldig sterke positive eller negative følelser noe som har kommet tydelig til uttrykk

gjennom scooterdebatten. Det er snøscootertilhengerne og motstandernes deltakelse i debatten som utgjør styrken, dynamikken og tiltrekningskraften i snøscooterkonflikten. Gjennom debatten får begge parter bekreftet sine myter om hverandre. Pedersen (1994) mener at snøscooteren har en gruppedannende og gruppeopprettholdende funksjon og blir av begge sider i debatten brukt til å stigmatisere motparten.

På 90-tallet var konflikten mellom skiløpere, hundekjørere og snøscooterkjørerne svært tilspisset. Det ble en skarp todeling blant befolkningen, de motoriserte og de ikke-motoriserte. Konflikten var nesten daglig tema i lokale media og konflikten var til tider så sterk at enkelte har følt seg truet på livet (Pedersen 1994).

I dag er snøscooterkjøring fortsatt en aktivitet med motstandere og tilhengere og som skaper engasjement både lokalt og nasjonalt. Snøscooterentusiaster har lenge ønsket en liberalisering av motorferdsellovgivingen og føler de har alt å vinne med den foreslåtte lovendringen. Motstanderne føler de har alt å tape, deres arena for rekreasjon er truet. Motstandere en av en liberalisering av motorferdsellovgivingen er tradisjonelt sett tilhengere av tradisjonelt friluftsliv som turer på langrenn og fjellski. Fra denne siden kom aksjonen *#Stille natur*, ett felles opprop fra Den Norske Turistforening, Norsk Friluftsliv og Virke Reiseliv. Lovendringsforslaget har også møtt kritikk fra de tidligere miljøvernministre Wenche Frogn Sellæg (H), Rakel Surlien (Sp), Guro Fjellanger (V), Knut Arild Hareide (KrF), Thorbjørn Berntsen (Ap) og Bård Vegar Solhjell (SV) gjennom en kronikk i VG (Frogn Sellæg et al. 2014).

1.4.1 Regionale forskjeller i holdninger til motorferdsel

Vistad og Skår (2005b) undersøkte folks holdninger til endring i forbindelse med den pågående forsøksordningen og Direktoratet for naturforvaltnings forslag til endringer i Forskrift for motorkjøretøyer i utmark og vassdrag (1988). I tre regioner, hver med ett landdistrikt og en by ble undersøkelsen gjort blant et tilfeldig utvalg. De tre regionene var Nord-Troms og Vest-Finnmark, Indre Agder og Vest-Telemark og Ottadalen med tilhørende byer; Tromsø, Kristiansand og Lillehammer. Regionene ble valgt fordi de ville sammenligne spesielt landdistriktene der scooterproblematikken var aktuell. Dette gjør at resultatene ikke er representativt for landet.

Undersøkelsen slo fast at det er en stor variasjon i synet på endring av lovgivingen og at mostanden er sterkere mot barmarkskjøring enn mot snøscooter. I landdistriktene så Vistad og Skår (2005b) større forskjeller i holdninger mellom Agder/Telemark og Ottadalen, enn det var mellom Agder/Telemark og Troms/Finnmark. De så at befolkningen i Ottadalen var det distriktet som viste mest motstand mot en liberalisering av regelverket og Agder/Telemark hadde størst vilje til liberalisering.

Resultatene til Vistad og Skår (2005b) viser variasjon fra by til by og ikke minst mellom distriktene, så en må derfor være forsiktig med å gjøre en overordnet sammenligning mellom by og bygd ut fra deres materiale. Resultatene deres viser allikevel klare mønstre og markerte forskjeller på flere tema, som viser forskjell mellom by og bygd der bygda er mer positiv til en liberalisering av reglene. Det er spesielt tre temaer i undersøkelsen som markerte ulike holdninger mellom by og bygd. *Mulighet til å etablere rekreasjonsløyper for snøscooter* var det temaet med flest positive markeringer der 64 % av respondentene fra distriktene mente at kommunene må få mulighet til å etablere rekreasjonsløyper (at de har svart 4 eller 5 på 1-5 skala, der 1 er helt uenig, 3 er nøytral og 5 er helt enig). Tilsvarende tall for byene er 47 %. For temaet *mulighet til å kjøre snøscooter på vinterstengte veier* var det 52 % av respondentene i distriktene som svarte 4 eller 5, mot 39% i byene. For temaet *mulighet til å kjøre snøscooter på islagte vann* var 34% i distriktene positive mot 18 % i byene. For Ottadalen sammenlignet med Lillehammer så de ingen forskjell i meningene for noen av temaene, noe som skiller seg ut i forhold til de andre by-bygd sammenligningene.

Variasjon i meninger innad i hvert distrikt eller by kommer av at de som har tatt stilling til spørsmålet svarte i større grad ekstremt, altså 1 eller 5 på en skala fra 1 til 5, isteden for moderat, 2 eller 4. Vistad og Skår (2005b) mener at dette tyder på at scooterkjøring er en ”ladet” tematikk og oppleves som et konflikttema.

Resultatene viser at flere er positive til at kommune skal få anledning til å etablere rekreasjonsløyper og til transport av varer og folk til hytter. I Indre Agder og Vest-Telemark har både rekreasjonsløyper og transport til hytte en middelerverdi på 4,2. I Kristiansand er middelerverdien for transport til hytte 3,8 og 3,3 for rekreasjonsløyper. I

resultatene for by sammenlignet med distriktene har transport til hytte en middelvei på 3,93 i distriktene og 3,72 i byene. For rekreasjonsløyper er middelveien 3,83 i distriktene og 3,36 i byene. (Vistad & Skår 2005b)

Vistad og Skår (2005b) peker på at ut fra hvordan de har stilt spørsmålene om transport til hytte, så er det vanskelig å skille om folk tenker på leiekjøring eller bruk av egen scooter. Det er også vanskelig å vite hva folk ser på som nyttekjøring og fornøyleskjøring, og hvorvidt transport av folk og varer til hytter rekreasjonsskjøring eller nyttekjøring? (Vistad & Skår 2005b)

I følge Vistad og Skår (2005b) er årsaken til at befolkningen på bygda ønsker et mer liberalt regelverk og at motstanden er sterkere i byen enn på bygda sammensatt. Det kan ha sammenheng med at behovet for nyttetransport med snøscooter har vært og er større på bygda enn i byene. Ulik naturbrukstradisjon mellom by og bygd kan også være en forklaringsfaktor, sammen med ulik forvaltningspraksis over tid i kommunene med tanke på løyver for motorferdsel i utmark. At de ikke så forskjell i holdninger mellom Lillehammer og Ottadalen mener Vistad og Skår (2005b) viser at spørsmålet om liberalisering av snøscooterkjøring er komplisert og ikke dreier seg utelukkende om en by-bygd konflikt.

Ulike naturbrukstradisjoner og meningsforskjeller mellom befolkning i utkantstrøk og i sentrale strøk kan forklares med at det eksisterer forskjellige livsformer i det moderne vestlige samfunn (Krogh 2000). Ulike livsformer vil være fremtredende i utkantsamfunn, tettsteder og sentrale strøk. I utkantsamfunn er den selvstendige livsform framherskende. Dette er snakk om mennesker som bor og jobber lokalt. De har sterk eiendomstilknytning og friheten ved å selv være ansvarlig for driften framheves som en gode. Selvstendighet og egenorganisert arbeid er knyttet til løsningen av fellesoppgaver som storsamfunnet ikke tar seg av (Krogh 2000). Krogh (2000) forklarer at livsformkonflikter har en tendens til å oppstå mellom den selvstendige livsform i utkant-Norge og den ansvarlige livsform i offentlig sektor, miljøforvaltningen sentralt. En kan se ulike prinsipper for naturbruk der den ansvarlige livsform vektlegger friluftsliv, rekreasjon og klassisk naturvern, mens den selvstendige livsform vektlegger reproducerbar høsting. Fokuset til miljøforvaltningen kan lett oppfattes som at lokal bruk av natur er en trussel mot miljøet.

Funnene til Vistad og Skår (2005b) viser også at mange er positive til en liberalisering av reglene for snøscooterbruk. Spesielt når det kommer til muligheten for transport av varer og folk til hytter og muligheten for kommunal planlegging av snøscooterløyper for rekreasjonskjøring. Denne positive holdningen til snøscooterbruk til og fra hytter og til kommunal planlegging av rekreasjonsløyper fant de også i Ottadalen. Videre viser de også til funn fra TNS Gallup som viser en klar motstand mot at det skal bli lettere å få tillatelse til å bruke motorkjøretøyer i norsk utmark. Spriket mellom Vistad og Skårs til dels positive funn og TNS Gallups negative funn viser at resultatet av spørreundersøkelser er kontekstavhengig og avhengig av metodikken som brukes. Det kan også tyde på at motorferdsel i utmark er et komplisert og sammensatt tema.

1.4.2 En asymmetrisk konflikt

I sin bok *Studies in outdoor recreation: search and reasearch for satisfaction* viser Manning (1999) til en rekke studier som ser konflikt mellom ulike friluftslivsaktiviteter. Konfliktene synes å øke i takt med utviklingen av nye friluftaktiviteter. Felles for flere av studiene er at de ser en asymmetri der konflikten oppleves større av den ene part enn av den andre. Deltakere i en aktivitet har innvendinger mot tilstedeværelsen eller atferden til deltakerne i andre aktiviteter. Mens den andre part ikke har innvendinger eller opplever problemer i like stor grad.

I en artikkel av Vistad og Skår (2005a) i *Utmark* beskriver de en asymmetri i forholdet mellom dem de kaller de *motorglade* og de *friluftsglade*. I deres studie skulle respondentene ta stilling til ulike utsagn som kunne gi uttrykk for konflikt og svare på en skala fra 1 til 5, der 1 er *helt uenig*, 5 er *helt enig* og 3 er *nøytral*. Resultatene viser at det er i hovedsak de ikke-motoriserte som opplever problemer i møte med motoraktiviteter og i mindre grad omvendt. De motorglade har også større tro på sameksistens mellom snøscooterkjøring og skiløpere.

For utsagnene; ”Støyen fra snøscootere forringer opplevelsen min når jeg er ute”
 svarte de motorglade 1,9 og de friluftsglade 3,9

”Jeg mister mye av gleden ved en skitur når det er snøscooter i samme område”

svarte de motorglade 1,9 og de friluftsglade 3,5

”Jeg mister mye av gleden ved en snøscootertur når det er skiløpere i samme område”

svarte de motorglade 1,7 og de friluftsglade 1,8

”Skiløpere og snøscooterkjørere kan fungere bra i lag i samme område hvis alle tar litt hensyn til hverandre”

svarte de motorglade 4,5 og de friluftsglade 3,1

(Vistad & Skår 2005a s.7-8)

De motorglade mener at skiløperne har liten forståelse for scooterkjørernes behov, og mener selv å ha ganske god forståelse for skifolkets behov. De friluftsglade mener derimot at verken skiløpere eller snøscooterkjørere har forståelse for hverandres behov (Vistad & Skår 2005a).

Det ser ut til at støy er det sentrale irritasjonsmomentet og resultatene til Vistad og Skår (2005a) viser at de friluftsglade ønsker separate områder for ski og snøscooterkjøring (friluftsglade 3,7 - de motorglade 3,3). Derfor stilte jeg meg spørsmålet; finnes det støysvake snøscootere på det norske markedet? I en personlig meddelelse per epost fra Snøscooterimportørenes Forening forteller Arve Lønnum at elektriske snøscootere ikke er på det norske markedet i dag. Med tanke på støy finnes det motoriserte alternativer som er bedre enn el-snøscootere. Lønnum hevder at de beste modellene er motormessig så støysvake at oppheng og belter gjør større utslag i lydmåleren enn motoren (Lønnum 2015).

Vistad og Skår (2005a) mener det er viktig å vite at dette ikke bare er en teknisk-praktisk konflikt mellom to ulike aktiviteter som en lett kan ”fysisk tilrettelegge seg bort fra”. Men at det i like stor grad er en sosial-psykologisk konflikt, altså et møte mellom ulike tankesett og verdier.

En verdikonflikt innebærer at partene i konflikten har forskjellige forhold til en verdi og er uenige om vurderingen av en gode eller onde (Aubert 1964). I konflikten mellom de motoriserte og de ikke-motoriserte har partene forskjellig forhold til stillhet som en forutsetning for rekreasjon og friluftsliv. For de ikke-motoriserte står stillhet sentralt, nærmest som en forutsetning for rekreasjon og friluftsliv. For de motoriserte er snøscooteren, som bryter med stillheten, redskapen for å drive friluftsliv.

Aubert (1964) mener at ved uenighet om verdier eller faktiske forhold er det nødvendigvis ikke slik at partene må støte sammen i konflikt. Tvert imot vil uenigheten bidra til å holde dem fra hverandre og redusere sannsynligheten for sammenstøt hvis de ikke av andre grunner bringes sammen (Aubert 1964).

1.5 Hvilken påvirkning har snøscooteren på naturmangfold?

§4a femte og sjette ledd i den foreslåtte forskriften sier at kommunen skal utrede virkningen snøscooterløypen vil ha for naturmangfold i influensområdet før forslaget sendes på høring. Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold ved fastsetting av løype (Prop. 35 L (2014-2015) s. 47). Men hvilken påvirkning har en snøscooter på naturmangfoldet? I debatten om snøscooter hevdes det av noen at snøscooter ikke har noen negativ påvirkning på naturmangfold (Lønnum 2014; Rydningen 2015).

Innenfor rammene av denne oppgaven vil det ikke være mulig å gi en grundig gjennomgang av tidligere forskning på snøscooterens effekter på naturmangfold. For å vise at med enkle søk i åpne databaser finnes artikler som beskriver snøscooterens påvirkning på flora og fauna vil jeg presentere et utvalg studier.

1.5.1 Brunbjørn

De fleste rovdyr vil ha mulighet til å bevege seg bort fra menneskelige forstyrrelser med lite energitap. I forhold til andre rovdyr er brunbjørnen (*Ursus arctos*) et unntak da de fleste ligger i dvale vinterstid (Linnell et al. 2000). Goldstein et al. (2010) studerte brunbjørnens habitatvalg i forhold til veier, ski- og snøscooterløyper i Alaska. Studien viser at bjørnen unngår å gå i hi i nærheten av veier og snøscooterspor, og i områder der det er mye menneskelig aktivitet. Nærhet til skiløyper hvor det er mindre

menneskelig aktivitet har liten betydning for bjørnens valg av område for hi. En litteraturstudie av Linnell et al. (2000) viser at en bjørn generelt vil velge hi som ligger to kilometer fra menneskelig infrastruktur og vil tolerere det meste av aktivitet som foregår mer enn én kilometer fra hiet. Menneskelig aktivitet 200 meter eller nærmere hiet kan gi ulike reaksjoner hos bjørnen. Noen bjørner vil ikke reagere mens andre bjørner forlater hiet, spesielt hvis forstyrrelsen skjer tidlig i dvaleperioden. I de tilfeller hvor en brunbjørn- eller svartbjørn-binne (*Ursus americanus*) med unger velger å forlate hiet kan det føre til høyere dødelighet for ungene.

Utgravde hi i bakken blir sjeldent gjenbrukt, mens hi i naturlige huler eller hule trær blir sporadisk gjenbrukt. Linnell et al. (2000) ser indikasjoner på at så lenge det er alternative hi-lokaliteter innen individets leveområde vil det ikke alltid gi en skadelig effekt om området blir okkupert av menneskelig aktivitet. Avslutningsvis kommer Linnell et al. (2000) med anbefaling om menneskelig aktivitet vinterstid. Av hensyn til bjørn bør menneskelig aktivitet minimeres i én kilometers radius til bjørnehi og bør foregå langs faste ruter, og aktiviteten bør foregå i dalbunnen. Linnell et al. (2000) anbefaler at hi-lokaliteter kartlegges og at naturlige hulrom beskyttes mot menneskelig aktivitet. Videre bør vinteraktivitet unngås i egnede og tidligere brukte hilokaliteter.

1.5.2 Villrein

Reimers et al. (2003) studerte reaksjon hos villrein (*Rangifer tarandus tarandus*) etter direkte provokasjon fra snøscooter og mennesker på ski. Forsøkene ble gjennomført gjennom tre vintre i området Setesdal Ryfylke. De så at villreinen oppdaget snøscooteren på lengre avstand enn mennesker på ski, gjennomsnitt på 370 m for ski mot 534 m for snøscooter. Avstanden villreinen flyktet i luftlinje og den totale avstanden de forflyttet seg var kortere etter provokasjon fra snøscooter enn fra mennesker på ski. Den gjennomsnittlige fluktavstand i luftlinje var 756 m fra skiløper og 570 m fra snøscooter. Antall meter forflytning på bakken var i gjennomsnitt 970 m fra ski og 660 m fra snøscooter. Det ble også observert en sterkere reaksjon fra villreinen om forstyrrelsen kom fra skiløper eller snøscooter som var høyere i terrenget enn om forstyrrelsen kom fra posisjon lavere enn villreinen. Videre hevder Reimers et al. (2003) at inntil tre daglige møter mellom villrein og snøscooter eller

mennesker på ski i vinter- og påskeferie vil gi et villreinen en moderat energitap den enkelt kan kompensere for.

1.5.3 Vegetasjon

I Norsk Polarinstituttts rapport *Virkninger av motorferdsel på fauna og vegetasjon: kunnskapsstatus med relevans for Svalbard* kom det frem at det er få studier som tar for seg snøscooterens innvirkning på markvegetasjon (Overrein 2002). Overrein (2002) viser til en eldre studie fra Nord-Sverige som hevder at snøscooterkjøring på snødekt mark ikke gir noen påviselig effekt på vegetasjonen (Kjellin 1975 sitert i Overrein 2002 s. 14). Derimot vil kjøring i snøsmeltingsperioden kunne føre til betydelige skader, spesielt på lavvegetasjon, selv om marken er frosset. Det er da snakk om fysiske skader som følge av at vegetasjonen har blitt harvet opp av snøscooterbeltet (Persen 1986 sitert i Overrein 2002 s. 14).

I NINA Rapport 187 *Effekter av motorferdsel i utmark på natur, folk og samfunn* hevdes det av Hagen (2007) at eksos fra kjøring langs faste traseer vil gi utslipp som kan påvirke planter og jord lokalt. Han mener også at bruk av snøscooter vil øke menneskets aksjonsradius og føre til økt ferdsel i fjerne områder. Noe som lokalt kan medføre trussel mot spesielle, sårbare eller verdifulle lokaliteter.

Keddy et al. (1979) gjennomførte forsøk i Nova Scotia, Canada, for å vurdere effekten av snøscooter på eng og myrvegetasjon. Vegetasjonsmengde og sammensetning ble målt før og etter snøscooterpåvirkning. Forsøkene viste at områder som hadde vært utsatt for snøscooterkjøring hadde en lengre snødekkevarighet utover våren enn kontrollområdene uten snøscooterpåvirkning. Blant oppreist engvegetasjon så de en signifikant reduksjon i vegetasjonsmengde med økt snøscooterpåvirkning. Artene gresstjerneblom (*Stellaria graminea*), hjerteasters (*Aster cordifolius*), krypsoleie (*Ranunculus repens*) viste signifikant endring i prosentvis dekning i områdene utsatt for snøscooterpåvirkning. For vanlig timotei (*Phleum pratense*) og kveinarten *Agrostis tenuis* så de marginalt signifikante endringer. Myrvegetasjon viste ingen endring, noe som kan komme av beskyttelse fra et solid isdekke den vinteren. Keddy et al. (1979) konkluderte med at snøscooter kan påvirke den naturlige vegetasjonen.

Ut fra disse studiene kan en si at snøscooterløypene bør stenges når snødekket blir for tynt. Siden snødekkevarigheten økes der det er kjørt med snøscooter bør en unngå løyper over lokaliteter for sårbare arter som er avhengig av områder med kortere snødekkevarighet. Derfor bør kartlegging av lokaliteter og kunnskap om sårbare arter innhentes under planarbeidet.

2 Problemstilling

2.1 Hensikten med oppgaven

At kommuner skal ”*ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet*” og ”*ta hensyn til naturmangfold*” er begrep som gir rom for skjønn. Det gir mulighet for ulik praksis mellom kommuner, de får anledning til å utforme løyper tilpasset de lokale natur og kulturforholdene i den aktuelle kommunen. Dette skjønnnet gjør også at hensyn til naturmangfold og friluftsliv kan bli ivaretatt i varierende grad mellom kommuner.

Med min studie vil jeg finne ut hvordan planleggere i kommuner tolker begrepet *ta særskilt hensyn til*, og hvordan det tas hensyn til friluftsliv og naturmangfold i planleggingen. Hva er planleggenes vurdering og tanker om konflikten mellom de motoriserte og ikke-motoriserte, og hvilke avveiiinger gjøres i planleggingen av snøscooterløypene?

2.2 Problemstilling

- Hvordan tolker planleggerne begrepet ”*ta særskilt hensyn*”?
- Hvordan tas det i planleggingen hensyn til friluftsliv, naturmangfold og hytteområder?
- I hvilken grad gjennomføres kartlegging av verdifulle områder for friluftsliv og naturmangfold?

3 Teori

3.1 Organisasjonsteori for offentlig sektor

Røvik et al. (2009) tar utgangspunkt i at offentlige organisasjoner er vevd inn i et komplekst politisk og samfunnsmessig nettverk av organiserte interesser, borgere, brukergrupper og klienter. De står ovenfor konkurrerende logikker, lojaliteter og påvirkningskilder. Disse er forankret i organisasjonens politiske og administrative ledelse, nedfelt i organisasjonens kultur og tradisjon og forankret i ytre handlingsmiljø og omgivelser. Røvik et al. (2009) mener at et slikt komplekst organisasjonsmønster i offentlig sektor ikke kan forstås ut fra én teoretisk tilnærming fra et enkelt sett av universelle forutsetninger om aktører, organisasjoner og endring. For å forstå hvordan en kompleks offentlig sektor er organisert og fungerer presenteres tre perspektiver, *det instrumentelle perspektiv, kulturperspektivet og myteperspektivet*.

3.1.1 Normer i offentlige organisasjoner

Røvik et al. (2009) skiller mellom formelle og uformelle normer. De formelle normene er det som er nedfelt i organisasjonskart, reglementer og stillingsinstrukser. Disse formelle normene spesifiserer prosedyrer, framgangsmåter og hvilket ansvar, rettigheter og plikter som tillegges ulike enheter og stillinger. I det instrumentelle perspektivet står de formelle normene sentralt.

I kulturperspektivet er det de uformelle normene som er de sentrale. De uformelle normene og verdiene ligger i de etablerte tradisjonene i organisasjonen og organisasjonskulturen. Gjennom erfaring og det daglige arbeidet sammen med kollegaer vil organisasjonsmedlemmene tilegner de seg eller internaliserer de uformelle normene (Røvik et al. 2009).

Også myteperspektivet legger vekt på uformelle normer, men da de normene som er i organisasjonenes omgivelser. Dette er forestillinger om hva som oppfattes passende i de aktuelle situasjonene eller i organisasjoner man ser opp til og bruker som forbilder (Røvik et al. 2009).

3.2 Instrumentelle perspektiv

I det instrumentelle perspektiv blir organisasjoner sett på som redskaper eller instrumenter for å nå mål som blir regnet som viktige i samfunnet. Medlemmene i organisasjonen handler formålsrasjonelt for å oppnå organisasjonens mål. De vurderer alle tilgjengelige alternativer og vurderer konsekvensene av disse opp mot målene som er fastsatt, for deretter å ta viljestyrte valg mellom alternativene slik at resultatet blir som ønsket. (Røvik et al. 2009)

Røvik et al. (2009) skiller mellom to varianter av det instrumentelle perspektivet. I en *hierarkisk variant* har lederen i organisasjonen eller dem som organisasjonen er et redskap for makt til å oppnå sine mål. De ser på organisasjonen som enhetlig og det legges vekt på mål og kunnskaper om mål-middel-sammenhenger. I en *forhandlingsvariant* er det ingen i organisasjonen som på egen hånd kan oppnå sine mål, men en ser organisasjonen sammensatt av underenheter og posisjoner som kan ha delvis motstridende mål, interesser og kunnskaper. Her vil utfallet være påvirket av forhandlinger og kompromisser mellom flere aktører.

3.2.1 Konsekvenslogikk – formålsrasjonelle handlinger

Som nevnt er *formålsrasjonelle handlinger* en sentral del av det institusjonelle perspektivet. Med formålsrasjonelle handlinger menes organisasjonens handlinger for å redusere eller eliminere avstanden mellom en ønsket og en virkelig tilstand (Røvik et al. 2009). Med andre ord, de handlinger og tiltak som gjøres for at organisasjonen skal nå sine mål.

Røvik et al. (2009) skiller mellom en *fullstendig (formåls)rasjonalitet* og *begrenset rasjonalitet*. *Fullstendig (formåls)rasjonalitet* innebærer at organisasjonen har klare og konsistente mål, har full oversikt over alle alternativer og full innsikt i hvilke konsekvenser disse alternativer har i forhold til målene. Videre forklarer Røvik et al. (2009) at av dette følger gjerne en beslutningsregel om at organisasjonen velger det alternativet som gir maksimal eller størst grad av måloppnåelse. Men for komplekse offentlige organisasjoner hvor mange hensyn skal tas er en maksimal grad av måloppnåelse lite sannsynlig. Hvis organisasjonens mål er uklare, inkonsistente og ustabile, eller at problemene som den står ovenfor er komplekse kan en bruke

begrepet *begrenset rasjonalitet*. Begrepet kan brukes om tilfeller der en kommune har ufullstendig informasjon om alternativer konsekvenser. Det kan kreve tid og store resurser eller være umulig å få full innsikt på grunn av kapasitetsbegrensninger. I slike tilfeller må kommunen velge et alternativ som gir god nok, eller tilfredsstillende grad av måloppnåelse. En kan da si at kommunens beslutningsregel handler om *satisfiering* isteden for *maksimering*. (Røvik et al. 2009)

3.3 Kulturelt perspektiv

Som nevnt er det de uformelle normene som står sentralt i kulturperspektivet. De uformelle normene og verdiene kan over tid etablerte seg som tradisjoner og kultur i en organisasjon og legger føringer i organisasjonen. Når disse normene og verdiene er noe som er felles for flere i organisasjonen kalles det organisasjonskultur (Jacobsen & Thorsvik 2013; Røvik et al. 2009). Organisasjonskulturen er noe de ansatte kan lære seg og internalisere – sosialiseres til – etter en viss tid i organisasjonen (Røvik et al. 2009).

Når en formell organisasjon utvikler uformelle normer og verdier i tillegg til de formelle, får den *institusjonelle trekk*, og en får det Røvik et al. (2009) kaller *institusjonelle organisasjoner*. *Institusjonelle trekk* kan tilføre organisasjonen nødvendige kvaliteter som gjør at de kan løse oppgaver bedre og utvikler et sterkt sosialt felleskap i organisasjonen. Men på en annen side vil gjøre organisasjonen mer kompleks og mindre fleksibel og tilpasningsdyktig. Innad i organisasjonen legges det vekt på høy grad av gjensidig tillit og felles verdier. Det skapes en ”moralsk ramme” for hva som er passende atferd, noe Røvik et al. (2009) kaller en *korpsånd*.

3.3.1 Logikken om det kulturelt passende

March og Olsen (2004) forklarer med *The logic of appropriateness* at handlinger og politikk blir drevet av regler for hva som anses som passende atferd. Organisasjoner eller aktører i organisasjonen ønsker å oppfylle forventningene til deres stilling eller deres rolle og tar beslutninger ut fra det som oppfattes som rimelig eller akseptabel atferd ut fra kulturelle normer og den aktuelle situasjonen. Dette står i motsetning til i det instrumentelle perspektiv hvor organisasjoner treffer beslutninger ut fra rasjonelle

handlinger etter en grundig avveining av konsekvenser eller egeninteresser (Røvik et al. 2009).

Fra logikken om det kulturelt passende er det tre spørsmål som er sentrale

1. Hvilken type situasjon står jeg ovenfor som offentlig aktør? Er det lett å avgjøre? Er den typisk rutinepreget eller krisepreget? Dette er et spørsmål om *gjenkjennelse*.
2. Hvilke(n) identitet(er) er de(n) viktigste for meg selv og min institusjon? Hvor klare og eventuelt konsistente er mine og institusjonens identiteter? Det er altså spørsmål om *identitet*.
3. Hva er det jeg og min institusjon forventes å gjøre i en situasjon som denne? Det gjelder hvilke *handlingsregler* som skal forbinde situasjon og identiteter. Tanken er at denne matchingen eller koplingen vil skje relativt intuitivt, og at organisasjonskulturen består av relativt konsistente sett av regler og identiteter, slik at koplingen er enkel å gjøre.

(Røvik et al. 2009 s. 54)

Hva som ansees som passende handlinger vil variere med organisasjonskultur og hvilke uformelle normer og verdier som er dominerende. Det som skiller de kulturelle og uformelle reglene fra de instrumentelle og formelle reglene er at de instrumentelle er mer framtidsrettet, mens det kulturelle uformelle er mer rettet mot fortiden og man handler ut fra erfaringer fra liknende situasjoner tidligere. (Røvik et al. 2009)

3.4 Myteperspektivet

Sentralt i myteperspektivet er at organisasjoner befinner seg i institusjonelle omgivelser hvor de blir konfrontert med sosialt skapte normer. Disse normene handler hovedsakelig om samfunnets forventninger til hvordan organisasjonen bør være utformet, men også hvordan de skal fungere. Disse normene og verdiene i omgivelsene er mer skiftende og dette skiller myteperspektivet fra kulturperspektivet som fokuserer på verdier og normer som har grodd fram over lang tid internt i organisasjonen. De sosialt skapte normene i de institusjonelle omgivelsene kalles *myter*. (Røvik et al. 2009)

De institusjonelle omgivelsene en organisasjon må forholde seg til kan være ulike eksterne aktører som har sine oppfatninger om hvordan organisasjonen bør handle, se ut, hvilke prosedyrer og ideologier som skal følges. Disse eksterne aktørene kan være media, profesjoner, intellektuelle eller interesseorganisasjoner. En organisasjon må derfor forholde seg til flere ulike til dels sammensatte, og over tid skiftene oppskrifter for legitime prosedyrer og strukturer. (Røvik et al. 2009)

En utfordring for offentlige demokratiske organisasjoner er at det er stor interesse fra allmenheten for deres valg og planarbeid. En kommunene rår over store felles resurser og har et bredt arbeidsområde. Planarbeidet gjennomføres i stor grad av fagfolk men det er lekfolk, politikerne, som har det siste ordet (Aarsæther 2001).

4 Metode

4.1 Valg av metode

I valget av metode er det viktig at fenomenet som skal undersøkes er retningsgivende for valg av metode. For best å besvare denne oppgavens problemstilling ble kvalitativt dybdeintervju valgt og gjennomført med de som er involvert i planleggingen i aktuelle kommuner.

4.2 Utvalgsstrategi

Hensikten med kvalitative undersøkelser er å få mest mulig kunnskap om fenomenet og ikke å foreta statistiske generaliseringer (Johannessen et al. 2010), derfor ville en tilfeldig utvelgelse av kommuner være lite hensiktsmessig for dette studiet. For å gjøre en strategisk utvelgelse må en først tenke igjennom hvilken målgruppe som må delta for å samle inn nødvendige data, for så å velge ut personer fra målgruppen som skal delta i undersøkelsen (Johannessen et al. 2010 s. 106).

Jeg tror det vil være forskjell fra kommune til kommune hvordan forskriften tolkes, hvilke valg som gjøres og hvilke verdier som vektlegges i planleggingen. For å fange opp denne variasjonen ønsket jeg i denne studien et utvalg med maksimal variasjon. Utvalg med maksimal variasjon vil kunne gi informasjon om betydningen av ulike omstendigheter for saksprosessen og utfallet (Flyvbjerg 2006). For min studie ønsket jeg minst én kommune med erfaring fra tidligere forsøk med kommunal planlegging av snøscooterløyper, og minst én kommune uten erfaring. Jeg ville også ha med minst én kommune hvor det er etablert snøscootermiljø eller forening. Med tanke på tilkobling til svenske snøscooterløyper ønsket jeg også én kommune med nærhet til Sverige. Kommunene skulle være forskjellige i topografi og være lokalisert i forskjellige landsdeler. Kommunene Kvæangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord i Nord-Troms og Finnmark ble ekskludert fra denne studien. Dette ble gjort med bakgrunn i Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (1977) § 5 tredje ledd som gir fylkesmannen adgang til å etablere snøscooterløyper etter forslag fra kommunestyret i nevnte kommuner.

4.3 Datainnsamling

En fenomenologisk tilnærming gjør at data ble samlet inn fra informanter som har erfaring fra planarbeidet med snøscooterløyper etter foreslått forskrift. Jeg gjennomførte individuelle semistrukturerte intervju med informanter i et utvalg av kommuner. Semistrukturerte intervju brukes når et tema skal forstås ut fra intervjupersonens egne perspektiver, og særlig fortolkning av meningen eller de fenomenene som undersøkes (Johannessen et al. 2010). Kvale et al. (2009) beskriver intervjuformen som uformell og med likhetstrekk til en samtale i dagliglivet, men har som profesjonelt intervju et formål. Med semistrukturert menes at intervjuet skal hverken være en åpen samtale eller lukket som en spørreskjemasamtale. For å sikre at jeg holdt meg til tema gjennomførte jeg intervjuet etter en intervjuguide (vedlegg: 1). Denne inneholdt forslag til spørsmål og oppfølgingsspørsmål og gav intervjuet struktur. Det transkriberte intervjuet, den skrevne teksten og lydopptakene utgjorde til sammen materialet for meningsanalysen.

Der jeg fikk tilgang til kart eller annet materiale som viste løypetrase eller konkrete tiltak i planleggingen som gjøres for å imøtekomme §4a ble dette inkludert i mitt datamateriale.

4.4 Fenomenologisk tilnærming

For å kunne beskrive kommuneplanleggenes forståelse av foreslått forskrift og deres valg i planleggingen har jeg valgt en fenomenologisk tilnærming. Dette ble valgt fordi fenomenologisk tilnærming handler om å utforske og beskrive mennesker og deres erfaring med, og forståelse av, et fenomen (Johannessen et al. 2010 s. 82). Johannessen et al. (2010) forklarer at *mening* står sentralt fordi forskeren skal forsøke å forstå meningen med et fenomen, handling eller ytring sett gjennom en gruppe menneskers øyne.

5 Validitet og reliabilitet

Reliabilitet og pålitelighet handler om forskningsresultatenes konsistens og troverdighet (Kvale et al. 2009). For å sikre at arbeidet er troverdig har jeg gjort rede for bakgrunn og hensikten for oppgaven. Senere gjør jeg rede for objektivitet og mitt personlige engasjement. I arbeidet med intervju, transkribering og analyse har jeg jobbet nøyaktig og fulgt metodiske og etiske retningslinjer. For intervjusituasjon er reliabilitet spesielt viktig med tanke på å unngå å ubevist stille ledende spørsmål eller på annen måte påvirke informantens svar (Kvale et al. 2009). Lydopptaket som gjøres under intervjuet må være av god kvalitet for å gi et godt utgangspunkt til transkriberingen. Selve transkriberingen krever presisjon og nøyaktighet. Hvor en setter komma og punktum kan endre setningens betydning og er en fortolkningsprosess (Kvale et al. 2009).

Jamfør Kvale et al. (2009) handler validitet i samfunnsvitenskapen om hvorvidt den metoden jeg velger er egnet for å undersøke det den skal undersøke. Videre skriver Kvale et al. (2009) at å validere er å kontrollere og identifisere feilkildene. Gjennom hele forskningsprosessen har jeg hatt et kritisk syn på mine vurderinger og fortolkninger for å motvirke selektiv forståelse og skjev fortolkning. Jeg har identifisere eventuelle feilkilder og er åpen om de i presentasjon av studien.

6 Etiske retningslinjer og avveininger

Kvale et al. (2009) beskriver fire områder som tradisjonelt diskuteres i etiske retningslinjer for forskere: *informert samtykke, fortrolighet, konsekvenser og forskerens rolle*. Jeg vil ta for meg hvert av disse områdene i lys av min oppgave.

Informert samtykke, i forkant av intervjuene ble informantene informert om undersøkelsens overordnede formål og om hovedtrekkene i design. De ble også informert om mulige risikoer og fordeler ved å delta i forskningsprosjektet. Jeg gjorde dette i telefonsamtale, informasjonsskriv til informantene i forkant av intervjuene eller i møte med informantene. Informasjonsskrivet inneholdt i tillegg til nevnte tema informasjon om hvem som ville ha tilgang til datamaterialet, personvern hensyn og informantens rett til innsyn i resultatene før publisering. I møte med informantene avklarte jeg eventuelle spørsmål og uklarheter.

Konfidensialitet, innebærer at private data som identifiserer deltakerne ikke avsløres (Kvale et al. 2009). Informantene i denne oppgaven jobber med planlegging av et tema hvor interessene er sterkt motstridene og i kommuner som kan være relativt små. Jeg har ansett det som nødvendig å unnlate informantens navn i datamaterialet, presentasjon og publisering av oppgaven. Ved presentasjon og publisering var det nødvendig å oppgi kommunens navn og informantens rolle i planleggingen. Dette førte til at det kan la seg gjøre å identifisere informantene. Dette er noe jeg tok opp og avklarte med informantene i forkant av intervjuene. Jeg håper at de ut fra disse forutsetninger svarte det samme som de ville gjort om de var anonymisert. Under arbeidet med oppgaven har dokumenter med personopplysninger og lydopptak blitt oppbevart på passordbeskyttet datamaskin som kun jeg kjenner passordet til.

Med tanke på *konsekvenser* er det viktig at jeg som forsker reflekterte over hvilke konsekvenser deltakelse kunne få for de som deltok i undersøkelsen og gruppen de representerer. Jamfør Kvale et al. (2009) må fordelene for deltakeren og betydningen av oppnådd kunnskap veie tyngre enn risikoen for å skade deltakeren. Som nevnt tidligere er informantene i denne oppgaven beskyttet gjennom at navn ikke

offentliggjøres. Psykologene Joseph Luft og Harry Ingram beskriver det de kaller *det blinde området* i deres modell JO HARI's vindu (Solheim et al. 1995). Dette området inneholder sider ved en selv som man ikke selv vet om, eller er mer synlig for andre enn en selv. Informantene i denne studien kan gjennom å delta i intervjuene og lese den ferdige oppgaven åpne deler av sitt *blinde område*. Dette kan være lærerikt og av stor verdi for deltakerne.

6.1 Forskerens rolle, objektivitet og personlig engasjement

Jeg vil også si litt om personlig engasjement og objektivitet i forskningen. Det er naturlig at jeg som naturforvaltningsstudent har et engasjement for kunnskapsbasert og bærekraftig forvaltning av naturen. Ottar Brox (1989) slår fast at en forsker som ikke er interessert i å gripe inn i, eller virke inn på, konflikter i samfunnet er utenkelig. Dette har sammenheng med at vi alle har interesser i det samfunnet vi studerer. Det er nødvendig med et samfunnsmessig engasjement for å holde på motivasjonen og drive prosjektet fram. Som eksempel nevner Brox (1989) at å drive oppdragsforskning om støy i boligområder vil være meningsløst om en ikke har et oppriktig engasjement for at mennesker skal leve i helsefremmede miljø uten skadelig støy. Om en ikke har et samfunnsmessig engasjement, er det en risiko for at forskningsprosjektet stagnerer.

Mitt ståsted er ikke slik at jeg fortviler over en liberalisering av motorferdsellovgivingen, det er heller ikke slik at jeg ikke unner noen å få drive sitt friluftsliv og rekreasjon gjennom snøscooterkjøring. Jeg er opptatt av at norsk utmark og natur forvaltes som et fellesgode og en begrenset resurs. Jeg ønsker at norsk natur og utmark skal fortsette å være et sted for rekreasjon og naturopplevelse for framtidige generasjoner.

7 Resultater

De transkriberte intervjuene er kondensert og resultatene fremstilles i den rekkefølgen intervjuene ble utført; Engerdal, Fauske, Flesberg og Ål kommune.

Innen hver kommune presenteres resultat for temaene;

- Status planarbeid
- Løypen, bruk og begrensninger
- Forhold til grunneiere
- Begrepet *ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet*
- Rammene og retningslinjer i lovendringen
- Kunnskap om og hensyn til naturmangfold, friluftsliv og hytter
 - o Naturmangfold
 - o Friluftsliv
 - o Hensyn til hytter og inndeling i soner
- Influensområde
- Forhold til nabokommuner
- Snøscooterkultur i kommunen
- Interessekonflikt
- Annet

Deretter følger en kort oppsummering

7.1 Engerdal kommune

Intervju med kommunens konsulent for skog, utmark og miljø. Konsulenten er ansvarlig for planarbeidet med støtte fra enhetsleder for plan, næring og teknikk.

Kommunen har ikke erfaring fra tidligere forsøksordning.

Status planarbeid

Kommunen startet våren 2014 arbeidet med planlegging av snøscooterløyper for å kunne være med i den utvidede forsøksordningen. Det ble da sendt ut varsel om oppstart av planarbeid og det ble sendt ut forespørsel om innspill og forslag til snøscooterløyper. Kommunen fikk omtrent 10-12 forslag til løyper i tillegg til ett omfattende forslag fra Engerdal Snøscooterforening. De foreslåtte snøscooterløypene er på totalt 57 mil og dekker store deler av kommunens.

Konsulenten ønsket å sile ut delene av de foreslåtte løypene som ville være uegnet til snøscooterløype før han sendte ut forespørsel til grunneiere om grunneiersamtykke. Dette ble avvist av Formannskapet i kommunen og konsulenten fikk beskjed fra politikerne om at hele forslaget på 57 mil skulle vurderes. Da forsøksordningen ble stanset og regjeringen begynte arbeidet med lovendring sendte kommunen ut brev til samtlige grunneiere med forespørsel om samtykke.

Det er gjennomført kartlegging og verdsetting av viktige områder for vilt, naturmangfold og friluftsliv og lagt inn i en konfliktmatrise. Kommunen mangler svar på forespørsel om samtykke fra grunneiere og Statskog. Støyberegning må gjennomføres for å fullføre konfliktmatrisen. Når konfliktmatrisen er fullført vil konsulenten starte en prosess med å luke ut de deler av det foreslåtte løypenettet der grunneier har svart nei og der det er foreslått parallelle løyper. Deretter kommer hensyn til friluftsliv, vilt og biologisk mangfold, tamrein (*Rangifer tarandus*) og nærhet til hytteområder. Konsulenten vil velge bort de delene av foreslått løype som har høyest konflikt med andre interesser. Når dette er gjennomført skal forslaget sendes på høring.

Løypen, bruk og begrensninger

Kommunen utreder mulige løyper etter et omfattende forslag fra snøscooterforening i tillegg til 10-12 andre forslag. Foreslåtte løyper har et omfang på totalt 57 mil.

Forventet bruk og begrensninger i bruk

Konsulenten har ingen forventning til bruk og kommunen er ikke kommet så langt at de har tenkt på det praktiske rundt drift og gjennomføring.

Forhold til grunneiere

Som nevnt tidligere sendte konsulenten ut brev med forespørsel om grunneiersamtykke. Dette ble sendt ut til alle grunneiere som ble berørt av de foreslåtte løypene. Med berørt menes at løypen går over eiendommen eller innenfor et visst antall meter fra løypen. Siden omfanget av de foreslåtte snøscooterløypene er så stort gjelder dette nesten alle kommunens innbyggere. Brevet inneholdt informasjon om forsøksordningen, kart som viser den delen av løypen som berører grunneieren en grunneieravtale der de kan svare ja eller nei og signere. Svarresponsen har vært lav og konsulenten anslår at det er 150 grunneiere som ikke har svart og har sendt ut purring. Blant svarene gjør konsulenten et grovt anslag og tror 70% har svart ja og 30% nei.

Konsulenten forteller at 85% av kommunen er statsallmenning og store deler av det foreslåtte løypenettet ligger i statsallmenningen. Pr i dag er det Statskog som skal gi grunneiersamtykke for statsallmenningen, men en mulig lovendring i Fjellova (1975) kan føre til at det er Fjellstyrene som skal uttale seg om statsallmenningen.

Informanten tror at Statskog venter til de vet hva som skjer med lovendringen før de gir et eventuelt svar om grunneiersamtykke. Fjellstyret har tidligere kommet med en generell uttalelse til de foreslåtte scooterløypene som gikk på at de mener omfanget av foreslåtte løyper var for stort. Konsulenten kjenner til at både Statskog og Fjellstyret er misfornøyd med rekkefølgen ting er blitt gjort. De mener kommunen burde ha silt ut løyper først, gjort en utredning, for så å sende ut brev om grunneiersamtykke.

Siden omfanget av foreslåtte løyper er så stort vil alle hyttefeltene i kommunen bli påvirket av snøscooterløyper. Hytteforeningene for Østfjellet og Tjønnodden har

sendt en uttalelse til kommunen, der holdningen er negativ til de foreslåtte løypene. Konsulenten vil ta hensyn til denne henvendelsen fra i den videre planleggingen.

Begrepet *ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet*

Konsulenten mener at en må utrede ulemper og støy på best mulig måte, og mener at framgangsmåten de har valgt med kartlegging og konfliktmatrise er en god løsning.

Rammene og retningslinjer i lovendringen

I en forlengelse av tolkningen av begrepet *ta særskilt hensyn* forteller konsulenten at det er en utfordring å gjøre gode beregninger i forhold til støy når en ikke har veileder eller retningslinjer.

Kunnskap om og hensyn til naturmangfold, friluftsliv og hytter

Naturmangfold

Konsulenten mener selv å ha god kunnskap om vilt, men mangler kunnskap om de lokale forholdene i kommunen. For å få kunnskap utover det som er opplyst i *Naturbase* på nett har konsulenten samarbeidet med en person i fjellstyret og andre personer i kommunen med god lokalkunnskap for å samle kunnskap om vilt og naturforhold i kommunen. Konsulenten forteller at han har søkt etter vitenskapelige artikler som beskriver snøscooterens påvirkning på rovfugl, men har ikke funnet noe som er relevant. Derfor har samarbeidet med representanten fra fjellstyret vært viktig da personen har god kunnskap om rovfugl og viktige lokaliteter i kommunen.

I samarbeid har de gjort en verdsetting av viktige områder og lokaliteter for vilt. Verdsettingen er gjort ut fra hvor ofte lokalitetene blir brukt og hvor viktig de er. Spillplasser for storfugl er verdsatt ut fra hvor ofte de blir brukt, der de årlige spillplassene har fått høyest verdi. Lokaliteter der jerven (*Gulo gulo*) yngler er det også gjort en rangering etter hvor nylig de ble brukt. Viktige vinterbeiter for elg (*Alces alces*), reirplasser for rovfugl og andre arter er også kartlagt og verdsatt.

Alle lokaliteter for jaktfalk (*Falco rusticolus*) og kongeørn (*Aquila chrysaetos*) har fått høyeste verdi. Hekkeplassene har fått buffersone det størrelsen avhenger av hvor ofte de blir brukt. Lokaliteter med hekking år etter år har fått buffersone på 1000m radius og lokaliteter som blir brukt sjeldnere har fått radius på 500m. På grunn av

mangel på vitenskapelige artikler som beskriver snøscooterens påvirkning har konsulenten kommet fram til disse buffersonene i samarbeid med representanten fra fjellstyret. Lokaliteter der jerven yngler har også fått en buffersone, denne er ikke like stor som for rovfugl fordi konsulenten mener at jerven lettere kan flytte på seg.

Konsulenten forteller at hensynet til naturmangfold er noe de kan og vil gjøre en vurdering på, i motsetning til grunneiersamtykke som er et absolutt krav.

Friluftsliv

Konsulenten har kartlagt alle skiløyper som kjøres opp om vinteren og samlet informasjon om hvilke løyper som er mest brukt og hvilke som er mest populære i tilknytning til hytter og hyttefelt. Vann som er populær for isfiske er også kartlagt.

For de kartlagte og verdsatte områdene for vilt, friluftsliv og skiløyper har Feste Nordøst AS utarbeidet temakart og en konfliktmatrise. De foreslåtte snøscooterløypene og kartlagte og verdsatte områder for vilt, friluft og skiløyper legges sammen i et kart og konfliktmatrise. Hvis en del av løype går innom et område med høy verdi for vilt og friluftsliv vil det gi *høy konflikt* i konfliktmatrisen.

Hensyn til hytter, inndeling i soner

Konsulenten skrev en sak til formannskapet med forslag om å holde ett område i kommunen fri for snøscooterløyper. Dette området omfatter to hyttefelt, ett av dem Østfjellet, to innsjøer som er populære for isfiske og attraktive områder for ski. Forslaget ble avslått av Formannskapet.

Influensområde

Konsulenten har beregnet influensområde fra snøscooterløypen på 500m til hver side, men husker ikke hvordan han kom fram til denne avstanden. Videre forteller han om en veileder for beregning av støy som skal komme og påpeker flere ganger at en støyveileder hadde vært et godt hjelpemiddel.

Forhold til nabokommuner

Blant de foreslåtte snøscooterløypene er det løyper som går inn i nabokommunene Tolga, Røros og Rendalen. Tolga kommune har vært i kontakt med konsulenten i Engerdal med spørsmål om å linke løyper på tvers av kommunegrensene.

Konsulenten i Engerdal mener det er for tidlig å vurdere dette siden de ikke har fått inn svar fra alle grunneierne, kjørt konfliktmatrise og luket ut de delene av løypeforslaget som ikke er egnet.

Snøscooterkultur i kommunen

Det finnes en snøscooterforening i kommunen men konsulenten kjenner ikke til størrelsen på foreningen. I deler av kommunen er det det han beskriver som et motorsportmiljø der interessen for snøscooter er stor. Blant denne gruppen tror konsulenten det er store forventninger til etablering av snøscooterløyper.

Om snøscooterkjøring kan regnes som en del av friluftsliv ønsker ikke konsulenten å uttale seg om. Han mener kommunens innbyggere er delt i deres oppfatting om snøscooterkjøring kan regnes som friluftsliv uten å utdype dette noe mer.

Konsulenten vil ikke svare på om han blir utsatt for press eller påvirkning i sitt arbeid med planlegging av snøscooterløype.

Interessekonflikt

Som nevnt tidligere har kommunen kun mottatt en uttalelse fra hytteforeningen for Østfjellet og Tjønnodden og fra Fjellstyret som er negativ til omfanget av foreslåtte løyper. Utover dette ser konsulenten ingen konflikt i kommunen slik vi kjenner fra riksmidia. Konsulenten mener det er mulighet for konflikt i fremtiden, men grad av konflikt vil avhenge av hvor stort omfang den vedtatte løypen får. Videre forteller han at Engerdal kommune markedsfører seg som en villmarkskommune med mye stillhet og uberørt natur og nevner at kommunen har 1300 innbyggere på over 2000 kvadratkilometer. Naturforholdene i kommunen er noe som tiltrekker hyttefolk og turister både sommer og vinter. Hvis en framtidig snøscooterløype får for stort omfang ser han for seg negative reaksjoner fra turister, hytteiere og fra lokalbefolkningen.

Oppsummert

- Stort omfang løyper vurderes, 57 mil.
- Stor politisk vilje til gjennomføring
- Det er gjennomført god kartlegging av verdifulle områder for friluftsliv og vilt.

- Mener at støyveileder vil være et godt hjelpemiddel for beregning av influensområde og etterlyser dette.
- Konsulenten framstår som svært opptatt av å gjøre en god jobb for kommunen som har vedtatt at de ønsker å etablere snøscooterløyper. Samtidig ser konsulenten at det vil bli noen konflikter og er veldig opptatt av å begrense konfliktnivået og ivareta hensyn til vilt, naturmangfold og friluftsliv.

7.2 Fauske kommune

Intervju med kommunens konsulent for plan og utvikling og med saksbehandleren for motorferdsel i kommunen, deriblant dispensasjonsbehandling. Konsulent plan og utvikling er involvert i planleggingen fordi planarbeidet i utgangspunktet skulle følge plan og bygningsloven. Saksbehandleren har vært med i arbeidet med kommunal snøscooterløype siden kommunen ble med i forsøksordningen 2001.

Status planarbeid

Kommunen har varslet oppstart av områderegulering og jobber for å videreføre snøscooterløypen fra forsøksperioden. Kommunen har ikke mottatt innspill eller forslag til løyper utover løypene fra forsøksperioden.

Løypene som ønskes videreført ligger i Sulitjelma, som er øst i Fauske kommune og grenser til Sverige. Under forsøksperioden hadde kommunen det som omtales som *Turistløypen*, en snøscooterløype som gikk fra parkeringsplassen i Daja via Muorki, et vann som er populært for isfiske, og videre til riksgrensen til Sverige. Inn til parkeringsplassen i Daja, startpunktet for *turistløypen*, gikk *tilførselsløypen* fra et nærliggende hyttefelt. Denne løypen var kun åpen for de hytteeierne som hadde dispensasjon til å kjøre fram til hytten. *Tilførselsløypen* ble etablert fordi parkeringen i Daja hadde liten kapasitet.

Før kommunen gikk inn i forsøksordningen i 2001 hadde de en isfiskeløype fra parkeringen i Daja til Muorki, denne var godkjent av Fylkesmannen i Nordland.

Konsulenten og saksbehandleren mener det er en utfordring med tanke på føringer å planlegge for noe som enda ikke er vedtatt i Stortinget, og at beregning av støy er en utfordring.

Begge forteller at de anser den politiske viljen til gjennomføring som stor.

Løypen, bruk og begrensninger

Det blir fortalt at de ønsker å videreføre en del av retningslinjene som gjaldt for løypen under forsøksperioden og saksbehandleren ser for seg at det vil bli begrensninger i bruk, fra dato til dato, tid på døgnet, hastighet og lignende.

Under forsøksperioden var løypen åpen fra 1. januar til 2. søndag i mai. Det var fartsgrense på 50 eller 70 km/t, forbudt å kjøre på natten og løypen skulle ikke være bredere enn 40 meter. Parkeringen i Daja som er løypens startpunkt ligger så lavt at det er svært sjeldent at snøen ligger til langt ut på våren. Saksbehandleren forteller at løypen vil stenges hvis en ikke kan kjøre på snø ut fra startpunktet.

Det har ikke vært begrensning i hvem som fikk bruke løypen og den var åpen for alle. Saksbehandleren forteller at den planlagte løypen skal være åpen for alle og har ikke tenkt tanken på å begrense bruken til kun kommunens innbyggere. Videre forteller saksbehandleren at de forventer mest bruk av *turistløypen* i helgene.

Forhold til grunneiere

Statskog er grunneier i hele området kommunen ønsker å videreføre snøscooterløype. Saksbehandleren har ikke mottatt noen reaksjoner fra Statskog og mener at de er positive til løypen.

I området er det hytter på festetomt. Ved oppstart av områderegulering mottok saksbehandleren innspill fra noen av hytteeierne, innspill som gikk på støy og at *tilførselsløypen* går for nært hyttene.

Begrepet ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet

Konsulenten for plan og utvikling mener at kommunen må bruke kunnskapen de har fra kartlegging av viktige områder for friluftsliv i vurderingen.

Kunnskap om og hensyn til naturmangfold, friluftsliv og hytter

Naturmangfold

I forhold til naturmangfold brukes naturbase og artsdatabanken, men utover det er det ikke gjennomført noen kartlegging av naturmangfold i området som de planlegger snøscooterløype. Saksbehandleren sier seg enig i konsulentens utsagn; ”*det er klart vi må kanskje ha fokus på det med rovdyr, og finn ut av ting i forhold til det – gaupe*

(*Lynx lynx*) og jerv og svarer ”det må vi sjekk litt ut”. Konsulentene mener de må sjekke det ut, utover det de finner i naturbase.

Det er ikke gjort noen vurdering av snøscooterens effekt på naturmangfold. ”nei beklageligvis ikke kommet så langt i prosessen” – konsulent plan og utvikling.

Friluftsliv

Kommunen har gjennomført kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i henhold til Miljødirektoratets veileder.

Hytter

Saksbehandleren mener at løypen er lagt i et område med lite hytter og lite kjente naturkvaliteter.

Innspillene fra hytteeiere som gikk på støy og at *tilførselsløypen* ligger tett på noen hytter nevnes som en utfordring. Konsulentene forteller at det kan være aktuelt å gjøre en støyberegning for å kunne ta stilling til dette og nevner at det vil komme en støyveileder.

Saksbehandlerens erfaring fra tilførselsløypen er at det ble mindre ulovlig kjøring i hytteområdet.

Inndeling i soner

Da kommunen ble med på forsøksordningen ble det utarbeidet en temaplan for snøscooter i kommunen. I temaplanen ble kommunen delt inn i soner hvor det i ulik grad ville være tillatt å kjøre snøscooter. Noen områder skulle være fri for snøscooterkjøring, andre områder kunne en kjøre på dispensasjon, dispensasjon med begrensning i antall turer, og området med snøscooterløype som var åpen for almen ferdsel med snøscooter. Konsulentene for plan og utvikling forteller at det er en strategi i kommunen å holde deler av kommunen fri for snøscooter, deriblant kartlagte og høyt verdsette områder for friluftsliv.

Influensområde

Begge mener at støy er viktig faktor for beregning av influensområde til snøscooterløypen. Konsulenten vil bruke en støysjablong fra fylkesmann som kan legges inn i GIS, for så å gjøre vurderinger ut fra det. Videre blir det også nevnt at konsulenten venter på en veileder om støy som skal komme på nyåret. Det blir av begge ansett som en utfordring at de ikke har en veileder for beregning av støy.

Forhold til nabokommuner

Kommunen har fått henvendelse fra Arjeplog kommune eller Lensstyrelsen på svensk side om at kommunen må ta hensyn og lytte til innspill fra den samiske bosetningen på svensk side. I planen er det ingen snøscooterløyper som går inn mot nabokommuner på norsk side.

Snøscooterkultur i kommunen

Kommunen har i dag ingen snøscooterforening, tidligere har det vært snøscooterklubb i Sulitjelma.

Saksbehandleren tror kommunens innbyggere forventer at løypen fra forsøksperioden skal videreføres og blir en fast løype for fornøyleskjøring. Hvis lovendringen ikke vedtas og kommunen ikke får ha snøscooterløype mener saksbehandleren at innbyggerne ikke vil forstå hvorfor. Videre tror saksbehandleren at innbyggerne ikke har forventninger til løyper utover det kommunen hadde under forsøksperioden.

Snøscooter som friluftsliv

Konsulenten hevder at for de som var brukere av snøscooterløypen så er snøscooter deres form for friluftsliv. Saksbehandleren forteller at det er populært å kjøre til Isgrotten på svensk side, der griller de, har med seg ski og barna leker.

Interessekonflikt

Konsulenten mener det ikke eksister en interessekonflikt i kommunen mellom motstandere og tilhengere av snøscooter slik vi ser i riksmedia. Ettersom kommunen har hatt snøscooterløype i over 10 år mener konsulenten at løypen nå er godt innarbeidet og kommunens innbyggere aksepterer løypen.

Saksbehandleren mener at Fauske kommune skiller seg fra kommuner som ikke har deltatt i forsøksordningen. På spørsmål om interessekonflikt, påvirkning og press utenfra fortelles det at dette kanskje var tanker de gjorde seg for 14 år siden. I dag er ikke dette tema og hverken konsulenten eller saksbehandleren opplever press eller påvirkning.

Annet

Deler av løypen ligger tett på grensen til Junkerdal nasjonalpark og løypen var på et tidspunkt inne i Junkerdal nasjonalpark. Kommunen søkte om å legge løypen i nasjonalparken da det var snakk om "*bare en fjellknaus*" - saksbehandler. Kommunen fikk avslag på søknaden og politikere begynte å engasjerte seg. Plutselig fikk kommunen beskjed om grensen for nasjonalparken var flyttet og løypen kunne gå som planlagt.

Oppsummert

- Ønsker å videreføre snøscooterløype som var under forsøksperioden, uten utvidelse.
- Ingen utredning av snøscooterens påvirkning på naturmangfold eller kartlegging av naturmangfold utover det en finner i naturbase.
- Har kartlagt og verdsatt viktige områder for friluftsliv.
- Temaplan for snøscooter fra oppstarten av forsøksperioden i 2001 deler kommunen i soner med ulik grad av tillatt motorferdsel.
- Strategi for å holde deler av kommunen fri for snøscootertrafikk.

7.3 Flesberg kommune

Intervju med Skogbrukssjef og Ordfører

Kommunen har ikke erfaring fra tidligere forsøksordning.

Status planarbeid

Det fortelles at det lenge har vært et ønske om snøscooterløyper blant kommunens innbyggere. Vinteren 2014 arrangerte kommunen et folkemøte for å drøfte muligheten for etablering av snøscooterløyper, ordføreren og skogbrukssjefen var tilstede og omkring 100 av kommunens innbyggere hadde møtt opp. Fra kommunenes side ble det under møtet fremmet et ønske om at det måtte etableres et styre i en snøscooterklubb så kommunen kunne ha noen å *spille ball* med. Dette stryket ble etablert under folkemøtet.

Videre har det vært en prosess der styret i snøscooterklubben i hovedsak har jobbet med forslag til løyper. Det har vært en del møter mellom styret i snøscooterklubben og kommunen der også fylkesmann har vært involvert. Til å begynne med ble det tenkt ganske vidt når en kom med forslag til løyper, men forslaget ble skrumpet ned og deler av løypen ble forkastet tidlig i prosessen. Det var deler av løypene der grunneier ikke ga samtykke og deler som kommunen anså som uegnet for snøscooterløype.

Arbeidet er ikke kommet så langt at trasevalg er offentlig.

Løypen, bruk og begrensinger

Kommunen ønsker å etablere snøscooterløyper i nære skogsområder der det allerede er opparbeidet vei i form av skogsbilveier og traktorvei som normalt ikke blir brøytet om vinteren. For å koble sammen eksisterende skogsbilveier til et løypenett for snøscooter ser de for seg å måtte rydde vei for noen traseer.

Skogbrukssjefen forteller de har satset mest på er løyper mellom grendelaget Lyngdal, Flesberg og Lampeland og på den måten vil de knytte bygda sammen vinterstid. Videre ønsker de å legge løype inn mot nabokommunen Sigdal i nordøst.

Med mindre kommunen klarer å samarbeide med nabokommunen Sigdal ser ikke skogbrukssjefen for seg at løypen de vil kunne etablere i Flesberg vil være stor nok og så attraktiv at det vil bli utstrakt bruk. Han tror at løypen blir mest brukt de første årene etter åpning og at bruken vil avta med årene. Både skogbrukssjef og ordføreren ser ikke for seg at det blir *”vill kjøring”* og kjøring utenfor de definerte løypene. Ordføreren påpeker at det er viktig med godt forhold til grunneiere og at grunneiers samtykke avhenger av at brukerne forholder seg til regler og retningslinjer som settes for bruk av løypen. *”er det én som ikke vil så kan det stoppe hele greien, derfor tror jeg det ikke vil bli noe vilt”* - Ordfører

Ordføreren har klare meninger om at det skal være rammer og retningslinjer for bruk og av løypen, deriblant fartsbegrensning. Det er absolutt ikke snakk om fri ferdsel. Ordføreren mener at et vilkår for å få kjøre i løypen er at man skal være medlem i klubben og ha betalt medlemsavgift. Han ønsker ikke at folk skal komme fra andre kommuner å bruke snøscooterløypen i Flesberg uten å ha betalt medlemsavgift. Ordfører ønsker ikke at det skal komme store mengder med scooterkjørere fra andre kommuner bare for å bruke snøscooterløypene i Flesberg. Han forteller at på fredag ettermiddag kommer det biler kjørende fra sør med snøscooter på henger og på pick-up. *”det er noen som gjør det, og de får ikke kjøre i denne traseen uansett. Altså for her skald et være kontroll på det, men hvor de kjører det kan du lure på”*

”Det skal være regler for det, det skal være en scooterforening som organiserer det, og alt sånn at det er absolutt ingen frislipp.” - Ordfører Flesberg

”det er masse som de i scooterklubben har snakket om at vi må ha og de må ha, og det har og egentlig vært avtalen med grunneierne at dette skal på en måte reguleres litt. Også regner jeg med at det er selvdisiplin på dette her, du skal ikke herje så mye før du er ekskludert av klubben, tenker jeg.” - Ordfører Flesberg

”vi er ikke så langt fra store byer og sånn, og masse hyttefolk eller hytteeiere, som kanskje da ville kjøpt scooter og bare brukt opplegget her uten å, så medlemskap og at en da skriver under på en eller annen slaks, - ja forholder seg til noen regler, for her bli det fartsbegrensninger selvfølgelig.” - Ordfører Flesberg

Forhold til grunneiere

Snøscooterforeningen har kontaktet grunneiere for å få underskrift og grunneiersamtykke. Kommunen består av mange små eiendommer og skogbrukssjefen beskriver det som en utfordring å hente inn grunneiersamtykke.

Begrepet *ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet*

Skogbrukssjefen tolker begrepet som en områdebegrensning der de skal prøve å unngå å ha løypene i de mest aktuelle områdene for friluftsliv. *”Prøve å finne det området der det har minst negativ påvirkning på friluftsliv”.*

Kunnskap om og hensyn til naturmangfold, friluftsliv og hytter

Naturmangfold

I forhold til naturmangfold har kommunen i arbeidet med trasevalg løst gått igjennom de forhold de kjenner til i kommunen. De aktuelle områdene er sjekket i forhold til miljøregistreringer i skog og artsregistreringer. Videre utredning vil komme senere i en reguleringsprosess forteller skogbrukssjefen. Ordføreren er noe usikker på om en reguleringsplan vil være nødvendig.

”for at vi skal kjøre en full reguleringsplan på hele traseen når vi har underskrift fra alle grunneierne og vi har undersøkt det som er over bakken for eksempel, da mener jeg at det er veldig rart om vi må kjøre full reguleringsplan” Ordfører Flesberg

Både skogbrukssjefen og ordføreren etterlyser retningslinjer for hva som kreves av utredning i forhold til naturmangfold og ordføreren mener det vil komme om lovendringen vedtas i Stortinget. Siden ferdselen med snøscooter foregår på snø så mener ordføreren at er det en del ting en ikke trenger utrede og ta hensyn til i forhold til naturmangfold så lenge en har samtykke fra grunneier.

Skogbrukssjefen ser en utfordring i forhold til leikplasser for tiur (*Tetrao urogallus*) som løypen vil passere i nærheten av. Han ønsker å legge løypen såpass langt unna leiksentrum at snøscooterferdselen ikke påvirker leikplassen og at det settes tidsbegrensning for bruken av løypen. Ordføreren lufter ideen om å sette ned hastigheten i de områdene en passerer leikplasser. Skogbrukssjefen svarer at en

tidsbegrensning vil være beste tiltaket og forteller at han har vært i kontakt med biologer som gav anbefaling til en dato for stopp i kjøringen.

Skogbrukssjefen gjentar senere at en tidsbegrensning med dato der det er stopp for kjøring i løypen vil være et godt tiltak for å ta hensyn til fugleleik, hekking for fugl og yngling. Men hvilken dato er enda ikke bestemt.

For de foreslåtte snøscooterløypene ser ikke skogbrukssjefen noen store problemer i forhold til naturmangfold og påvirkning på vegetasjon. Men ser det som kan være problematisk er det følelsesmessige og støy.

Hytter og friluftsliv.

Ordføreren forteller at det er over 2500 hytter i kommunen og over 1000 byggeklare tomter, og ser for seg at det blir konflikt hvis en legger snøscooterløypene nær de store hyttefeltene. Skogbrukssjefen viser på kart området Blefjell i den sørvestlige delen av kommunen, et område med svært høy tetthet av hytter. Av hensyn til hytter planlegges snøscooterløypen til områder langt fra kommunens store hyttefelt.

Skogbrukssjefen vurderer område for snøscooterløyper til å ha lavere verdi som friluftsområde i forhold til andre områder i kommunen. Et løypeforslag i et område hvor det kjøres opp skiløyper er luket ut av planen. Det er ikke gjennomført kartlegging og verdsetting av friluftsområder i kommunen etter miljødirektoratets veileder.

Inndeling i soner

Kommunen har ingen uttalt strategi for soner for motorferdsel og friluftsliv.

Influensområde

Til de planlagte løypene i Flesberg ser ikke skogbrukssjefen for seg at influensområdet kan være så stort. Han tror ikke den fysiske påvirkningen vil være stor men at det er kart at det vil bli støypåvirkning.

Forhold til nabokommuner

Ønsker å legge løype til nabokommunen Sigdal. Hvor krysningen av kommunegrensen skal skje er ikke bestemt enda, da Sigdal ikke har bestemt seg for hvor de vil ha løype.

Snøscooterkultur i kommunen

Skogbrukssjefen forteller at det er et snøscootermiljø i kommunen, det er noen som har dispensasjon til å kjøre inn til hytter og det kjøres nok noe utover det. Han mener gruppen som deltok på folkemøtet har en klar forventning til at snøscooterløypen etableres og at de vil være skuffet om den ikke blir realisert.

Snøscooter som friluftsliv

Både ordføreren og skogbrukssjefen mener at for innbyggerne i Flesberg så er ikke snøscooter en naturlig del av friluftslivet slik det er steder i Finnmark.

Skogbrukssjefen ser for seg at for deler av befolkningen vil snøscooter gi en friluftsliv-følelse, og det kan være for folk som ellers ikke ville fått det. Hvor stor del av innbyggerne dette dreier seg om vet han ikke. Ordføreren forteller at han tror at de 100 som møtte på folkemøtet ikke er de av innbyggerne som er mest ute vinterstid. Videre forteller ordføreren at han tror at disse personene ville vært mer ute om vinteren hvis de kunne kjørt snøscooter og mener at snøscooter vil åpne for at handikappede vil kunne komme seg ut og oppleve friluftslivet. Siden at løypene er planlagt å gå mellom grendelagene i kommunen, ser ordføreren for seg at kafeen i Lyngdal vil bli et samlingspunkt for de som kjører snøscooter.

Interessekonflikt

I Flesberg ser hverken ordføreren eller skogbrukssjefen den skarpe interessekonflikten som vi leser om i riksmidia, skogbrukssjefen mener det kan være fordi at de ikke har kommet så langt i arbeidet at planlagte løyper er offentlig enda.

Oppsummert

- Skogbrukssjefen ser ingen store konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv ved fornuftig valg av trase og fornuftig størrelse på det.
- Begge ser at støy kan være kilde til konflikt med hytte og boligbebyggelse og planlegger derfor ikke i tilknytning til hytter.

- Begge mener at det vil eller bør komme bedre retningslinjer for hensyn til naturmangfold om lovendringen vedtas i Stortinget.

7.4 Ål kommune

Intervju med kommunestyrerepresentant i Ål kommune og medlem av kommunens arbeidsgruppe for snøscooterløyper.

Kommunen har ikke erfaring fra tidligere forsøksordning.

Status planarbeid

Etter en politisk prosess med mye diskusjon om hvor vidt kommunen ønsket snøscooterløyper ble det vedtatt å jobbe for å etablere løyper med et flertall på 13 *ja* mot 12 *nei*. Deretter ble det etablert en arbeidsgruppe som består av to kommunestyrerepresentanter og to representanter fra snøscootermiljøet.

Kommunestyrerepresentanten mener de ikke er kommet så langt i planarbeidet og beskriver det som at de er i startfasen.

Arbeidsgruppen hadde til å begynne med møte med kommunens skogbrukssjef / vilt- og fiskeforvalter. Da forsøksordningen ble stanset av sivilombudsmann stoppet arbeidet opp for en periode, men arbeidet er nå tatt opp igjen.

Kommunestyrerepresentanten forteller at representantene fra snøscootermiljøet er aktive og har kommet med forslag til mulige løyper. De søkte om løyve til å gjennomføre synfaring og prøvekjøring av foreslåtte løyper og gjennomførte dette sammen med den andre kommunestyrerepresentanten i arbeidsgruppen. Under synfaringen og prøvekjøringen ble det lagret GPS-spor.

Kommunerepresentanten tenker at de har vært mest opptatt av å få til løyper som ikke kom inn i LNF områder eller inn på snaufjellet, og ser på grunneiersamtykke som utfordringen i planarbeidet.

Løypen, begrensninger og bruk

Kommunestyrerepresentanten kjenner området hvor løypene er tenkt, men kan ikke gi et estimat på hvor stort omfang det er snakk om og tror ikke det er tenkt å bruke vinterstengte skogsbilveier.

Forventet brukt og begrensninger i bruk

Hun ser for seg at en snøscooterløype kan bli et populært tiltak i kommunen og forteller at det i dag er veldig mange som eier snøscooter men som ikke har noen løyper å bruke disse på lovlig vis. For snøscootereiere som er småbarnsforeldre tror hun at turkjøring som søndagsturer vil være veldig populært og at en lovlig snøscooterkjøring vil være en familieaktivitet.

Hvilke begrensninger og retningslinjer som skal gjelde for bruk av løypene er noe de vil vurdere når de har fått samtykke fra alle grunneiere og så lang er de ikke kommet. Siden noen av løypeforslagene er nær bolig og hyttebebyggelse er det ikke usannsynlig at det vil legges begrensninger for bruken og der kan det være viktig med for eksempel en tidsbegrensning.

Kommunestyrerepresentanten forteller at hun regner med at løypen vil være åpen for alle som ønsker å kjøre der og sammenligner en snøscooterløype med en offentlig vei.

Forhold til grunneiere

Kommunestyrerepresentanten vet ikke om grunneiere er kontaktet formelt.

Begrepet *ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet*

Kommunestyrerepresentanten tolker begrepet som at en skal være spesielt oppmerksom og hvis snøscooteren medfører ulempe for naturen, friluftsliv eller andre så er det snøscooteren som må vike. *”Ved å ta særskilt hensyn skal en være spesielt oppmerksom på at hvis det er noen skader som går utover noen på noen måte andre, naturen eller friluftsliv, så tenker jeg at det er scooteren som må vike.”*

Hun mener at snøscooterløypene skal legges i de dårligste områdene i forhold til friluftsliv. Hvis det er en attraktiv bål plass i lia med god utsikt og som er en naturlig samlingsplass så er det ikke der en skal legge snøscooterløypen bruker hun som eksempel. Hun påpeker at det er viktig at folk ikke oppsøker snøscooterløypene for å skape konflikt.

Hun ser en fare for at begrepet kan bli tolket og brukt flere veier da dette er en sak med sterke motsetninger.

Rammene og retningslinjer i lovendringen

Kommunestyrerepresentanten vil på ingen måte ha fri ferdsel for snøscootere og er veldig trygg i forhold til lovendringsforslaget, som hun mener har så mange restriksjoner at det aldri vil bli fri ferdsel.

I Ål kommune ser hun ikke for seg at en kan få til så mange gode løyper uten å bryte med restriksjonene i lovendringsforslaget, hun mener derfor at arbeidsgruppen må ha et møte der de vurderer om det er mulig å få til.

” det er ikke veldig mange traseer som vi kan få til, som får en litt sånn type en rundløype eller at det blir litt å kjøre uten at en kommer inn i de restriksjonene som ligger i forslaget”.

Kunnskap om og hensyn til naturmangfold, friluftsliv og hytter

Naturmangfold

Kommunestyrerepresentanten vet ikke hvor langt de er kommet med kartlegging av naturmangfold men husker at kommunens GIS-konsulent tok dette opp i et møte med skogbrukssjef / vilt- og fiskeforvalter. I møtet var GIS-konsulenten opptatt av et område med forholdsvis urørt natur, og han tenkte at en burde kanskje være litt forsiktig med det.

Selv mener kommunestyrerepresentanten at en skal ta hensyn til villrein og hekkeplasser for fugl og at det finnes en del annet dyreliv som en også skal ta hensyn til.

Friluftsliv

Kommunestyrerepresentanten forteller at det er veldig mange skiløyper i kommunen, om lag 422km og at de har prøvd å legge løypene utenom disse områdene. Områdene hvor det er foreslått løyper er ikke områder hvor en typisk møter mye folk. Hun kjenner ikke til om det er gjennomført kartlegging og verdsetting av friluftsområder etter Miljødirektoratets veileder.

Hytter

Videre forteller hun at det er lite hytter i området hvor det er foreslått løyper og det er ikke i nærheten av de store hytteområdene i kommunen, men at det finnes sikkert en og annen stølsbygning innimellom. Selv om forslaget ikke har vært på høring har hun fått noen reaksjoner fra hytteiere som er veldig skeptisk. Hun mener at reaksjonene kommer fra hytteiere som er redd for en full frislipp for snøscooterkjøring.

Inndeling i soner

Strategi for områder- eller inndeling i soner for snøscooterkjøring eller friluftsliv er noe de ikke har vurdert enda og hun påpeker at dette er *nybrottsarbeid* og at de ikke er kommet så langt i arbeidet. Om lovendringen vedtas og de i kommunen klarer å etablere løyper tenker hun at dette er noe de kan vurdere.

Influensområde

Kjenner ikke til om det er gjort vurderinger av influensområde til en snøscooterløype.

Snøscooterkultur i kommunen

Forteller at det er en snøscooterkultur i kommunen og en sterk kultur for kjøring til hytter og støler med løyve. Det har blitt ført en restriktiv politikk for antall løyver, et system som hun mener har fungert veldig greit. Men hun tror det er ønske om at aktiviteten skal åpnes for alle, også for de som ikke har løyve og har anledning til å kjøre inn til stølen. Det fortelles også om et ganske stort miljø med hovedvekt av 16-18 åringer som kjører en del snøscooter på innmark, i åsen og på fjellet, noe hun beskriver som uheldig kjøring.

Snøscooter som friluftsliv.

I kommunen er det delte meninger om snøscooter er friluftsliv. De som er glad i snøscooter, som er veldig mange, ønsker en type friluftsliv der en kjører på tur med snøscooter, fyrer bål og fisker på isen. De som er voksne i snøscootermiljøet bruker snøscooter slik i dag blant annet på kjøretur inn til stølen. Men det er også en del av befolkningen som er det hun betegner som aggressive i forhold til snøscooter og ikke regner aktiviteten som friluftsliv.

Forventninger

Det er forventninger blant kommunens innbyggere til å få etablert løypen, men det er få hun har pratet med som er såpass optimistiske at de tror det er mulig med de restriksjonene som ligger i lovendringsforslaget.

Interessekonflikt

Kommunestyrerepresentanten tenker at det er en interessekonflikt i kommunen og at det har vært det i veldig mange år. Hun beskriver partene som ekstreme hvor på den ene siden er *”de som kjører i LNF områder og som på en måte ikke tar hensyn til lover og regler”*. På den andre siden de som de som tror at om kommunen sier ja til å tilrettelegge for scooterfriluftsliv er det synonymt med fri ferdsel *”og det kommer til å bli scootere på hver eneste vesle haug”*. Kommunestyrerepresentanten plasserer seg selv i midt mellom disse to ytterpunktene og forteller at hun ikke ser noen fare for fjellets fred og ro og tror det går an å kombinere. Videre forteller hun at hun opplever reaksjoner politisk og har blitt møtt med holdningen om *”at e kan da umulig skjønne hva eg begir meg ut på, at eg kan være så uklok som åpner opp for det her”*.

Oppsummert

- Det fortelles at kommunen ikke er kommet så langt i planarbeidet
- Delte meninger politisk om etablering av løype
- Det eksisterer en snøscooterkultur i kommunen og kommunestyrerepresentanten ser for seg at snøscooter kan bli en familieaktivitet.

8 Diskusjon

8.1 Kommunens planarbeid i lys av organisasjonsteori

Engerdal og Ål

Den politiske delen av Engerdal kommune synes å ha en klar målsetning om å etablere løyper og bruker kommunen som et redskap for å realisere løypene. Konsulenten jobber for å få full oversikt over alle alternativer, full innsikt i konsekvensene av alternativene og jobber tilsynelatende etter en konsekvenslogikk. Ut fra et instrumentelt perspektiv ser det ut som at Engerdal kommune jobber for å oppnå en fullstendig formålsrasjonalitet. Som nevnt tidligere forklarer Røvik et al. (2009) at en følge av fullstendig formålsrasjonalitet følger en beslutningsregel om at organisasjonen velger det alternativ som gir maksimal eller størst grad av måloppnåelse. Engerdal kommune er den av kommunene i studien som utreder størst omfang av foreslåtte løyper. Konsulenten foreslo for formannskapet å sile ut deler av de foreslåtte løypene som var uegnet til snøscooterløype før det ble sendt ut forespørsel om grunneiersamtykke. Han foreslo også å holde et område fri for scootertrafikk. Det er forslag som kunne redusert omfanget løyper tidlig i planprosessen og de ble avvist av formannskapet. Dette vitner om sterk politisk vilje til gjennomføring og mulig et ønske om maksimal måloppnåelse hvis målet er størst mulig omfang av løyper.

I Ål kommunestyre ble det med knappest mulig margin vedtatt å etablere snøscooterløyper. Kommunestyrerepresentanten i Ål er usikker på om det er gjennomførbart å etablere gode løyper innenfor rammene av foreslått lovendring da det er mange hensyn å ta. Sett i lys av organisasjonsteori ser det ut som at problemene kommunen står overfor er komplekse, de mener det er mange hensyn som skal tas og maksimal måloppnåelse er lite sannsynlig. En kan da bruke begrepet begrenset rasjonalitet (Røvik et al. 2009) og kommunens beslutningsregel handler om *satisfiering* i motsetning til *maksimering* som vi ser i Engerdal.

Engerdal kommune har ikke hatt snøscooterløyper i forbindelse med tidligere forsøksordning og det eksisterer ingen uformell norm at det skal være løype i

kommunen. Konsulenten forholder seg til organisasjonens formelle normer og struktur og framstår som lojal overfor arbeidsgiver og overfor de føringer som ligger i foreslått forskrift. Konsulenten i Engerdal skiller seg ut i forhold til de andre intervjuobjektene med å være den som viser størst engasjement for hensyn til naturmangfold og friluftsliv. Han var også den yngste av de intervjuede og har sin utdanning fra Høgskolen i Hedmark avdeling Evenstad. Det ser ut som at konsulenten forvalter naturen som et fellesgode og en kan se likheter med det Krogh (2000) beskriver som den ansvarlige livsform i offentlig sektor og miljøforvaltningen sentralt, der friluftsliv, rekreasjon og klassisk naturvern er viktig bruksprinsipp.

Fauske

Fauske er eneste av kommunene i studien som har hatt snøscooterløyper i den tidligere forsøksperioden. Kommunen ønsker å videreføre løypene fra forsøksperioden og det fortelles at innbyggerne forventer at løypen videreføres. Det skildres ingen interessekonflikt og det hevdes at etter over 10 år med snøscooterløye i Sulitjelma så er det en almen aksept for løypen. Om kommunens arbeid skal kobles mot organisasjonsteori så ser det ut som at det kulturelle perspektivet er det mest treffende. Saksbehandleren har vært involvert i arbeidet siden kommunen vedtok å bli med i forsøksordningen og det er tydelig at de handler ut fra erfaringer. Jeg forstår det som at løypen i Sulitjelma har etablert seg som en tradisjon, kultur og blir sett på som en akseptabel aktivitet blant kommunens innbyggere og hos de intervjuede i kommunen.

Røvik et al. (2009) hevder at når en organisasjonen utvikler institusjonelle trekk vil den kunne løse oppgaver bedre, men at organisasjonen kan også bli mindre fleksibel og tilpassingsdyktig. De intervjuede i Fauske kommune ser i mindre grad enn konsulenten i Engerdal utfordringer i forhold til hensyn til vilt. Det kan være flere grunner til en slik forskjell og det trenger nødvendigvis ikke være et tegn på at kommunen er blitt mindre fleksibel og tilpassingsdyktig ovenfor retningslinjene i foreslått endring i lov og forskrift.

I Fauske kommune kan en også trekke fram logikken om det kulturelt passende. Det er forventninger til at løypen skal videreføres blant kommunens innbyggere. Etter politisk involvering for å flytte en nasjonalparkgrense er det tydelig at det fra politisk

hold er et ønske om å videreføre løypen. Ut fra den kulturelle normen i kommunen om at snøscooterløypen i Sulitjelma har livets rett og den aktuelle situasjonen som handler om å videreføre løypen er det tydelig at kommunen ønsker å oppfylle forventningene til deres organisasjon. Opp mot de tre spørsmål fra Røvik et al. (2009) knyttet til logikken om det kulturelt passende ser en likheter med arbeidet i Fauske kommune. For det første er det et absolutt spørsmål om gjenkjennelse, det fortelles om et grundig arbeid i forbindelse med temaplanen for motorferdsel og de ønsker *bare* å videreføre løypen. Problemstillingen om interessekonflikt var noe de tok stilling til for 10 år siden og er ikke like aktuelle i dag. For det andre er snøscooterløypen akseptert blant innbyggerne og det er politisk vilje til å videreføre den. For det tredje er det ønske og forventninger fra innbyggerne om at løypen videreføres og blir en fast løype.

Flesberg

Det har lenge vært et ønske om snøscooterløyper blant kommunens innbyggere. Etter et folkemøte mellom kommunen og 100 oppmøtte ble det dannet et styre i en snøscooterklubb. Styret har utarbeidet forslag til løyper og er kommunens kontakt mot snøscootermiljøet. Det blir fortalt at det er styret i snøscootermiljøet som henter inn samtykke fra grunneiere. Denne måten å hente inn samtykke fra grunneier er ulik framgangsmåten i Engerdal kommune hvor det er konsulenten i kommunen som sender ut forespørsel om samtykke. Det blir ikke fortalt om styret i snøscooterklubben sender ut brev eller kontakter grunneiere direkte. Min tanke er at det vil være lettere for en grunneier å si nei til en forespørsel fra kommunen enn om forespørselen kommer fra snøscootermiljøet, enten det er ved brev eller ved personlig henvendelse. Jeg mener derfor det er uheldig at det er styret i snøscooterklubben som henter inn samtykke fra grunneiere.

Under intervjuet i Flesberg forteller ordføreren at det ikke er snakk om en total frislipp for snøscootere og påpeker flere ganger at det skal være regler og retningslinjer for bruken av løypen. Begrepet *frislipp* er hyppig brukt av Turistforeningen og andre motstandere av lovendringen i debattinnlegg i riksmidia og i innlegg på egne sider (Bakke 2013; Johnsen 2013). Ordføreren synes å være opptatt av debatten om lovendringen og motorferdsel i utmark. Dette kan sees i sammenheng

med myteperspektivet hvor organisasjonen blir konfrontert og må forholde seg til sosialt skapte normer og forventninger.

Jeg forstår det som at ordføreren ser for seg at snøscooterklubbens styre skal ha en form for styringsrett over ferdselen i kommunens snøscooterløype. At et krav for å få kjøre i løypen er medlemskap og at en kan bli ekskludert av klubben om en ikke overholder reglene som er satt for ferdsel.

”det er masse som de scooterklubben har snakket om at vi må ha de må ha, og det har og egentlig vært avtalen med grunneierne at dette skal på en måte reguleres litt. Også regner jeg med at det er selvdisiplin på dette her, du skal ikke herje så mye før du er ekskludert av klubben, tenker jeg.” Ordfører
Flesberg Kommune

”vi er ikke så langt fra store byer og sånn, og masse hyttefolk eller hytteeiere, som kanskje da ville kjøpt scooter og bare brukt opplegget her uten å, så medlemskap og at en da skriver under på en eller annen slaks,- ja forholder seg til noen regler, for her bli det fartsbegrensninger selvfølgelig.” Ordfører
Flesberg Kommune

Ordføreren i Flesberg synes å være klar på at det kreves et medlemskap for å få bruke snøscooterløypen. Dette skiller seg ut fra holdningene i Fauske og Ål kommune der det planlegges at løypen skal være åpen for almen ferdsel. Etter foreslått forskrift §4a andre ledd fjerde punktum skal kommunestyret i forskrift sette bestemmelser for bruk av løypen, herunder kjørefart og kjøretider. Merknad til forskriftens §4a andre ledd utdyper at det kan fastsettes bestemmelser om bruk til bestemte formål eller grupper men at slike bestemmelse ikke må stride mot andre rettsregler som prinsippet mot ikke-diskriminering i EØS-avtalen (Prop. 35 L (2014-2015) s. 49).

Ordføreren framstår som opptatt av lokal råderett og sier blant annet; *”vi må jo få noen måter som vi kan bruke naturen på, der som vi bor”*. Videre uttrykker ordføreren et sterkt engasjement for lovendringen.

(hvis lovendringen ikke vedtas:) ”jeg har et kontraforslag, det er at innenfor Drøbaksundet, der blir det bare elektriske motorer. Båter som bruker diesel eller bensin får ikke lov å kjøre der, for når jeg sitter på Aker Brygge så vil jeg ha det stille rundt meg”. Ordfører Flesberg Kommune

En kan se likheter i ordførerens meninger og den selvstendige livsform som verdsetter lokal råderett over stedlige ressurser og som Krogh (2000) mener er fremtredende i utkantsamfunn.

Påvirkning og press i planarbeidet

Planleggingen av snøscooterløyper handler om hvordan vi skal forvalte et felles gode og en felles ressurs. Det er da naturlig at politiske krefter og andre engasjerer seg og vil påvirke planprosessen i kommunene i ulik grad og ulik retning. Bortsett fra i Ål kommune er det ingen av de intervjuede som forteller om press, påvirkning eller lobbyvirksomhet. Kommunestyrerepresentanten fra arbeidsgruppen for snøscooterløype i Ål har bli møtt med holdningen; ”at e kan da umulig skjønne hva eg begir meg ut på, at eg kan være så uklok som åpner opp for det her”. Konsulenten i Engerdal ønsker ikke å svare på om han blir utsatt for press eller påvirkning. Men vi ser at konsulentens forslag som kunne begrenset løypens omfang tidlig i planprosessen blir avvist av formannskapet i kommunen. I Fauske engasjerte politiske krefter seg når en del av snøscooterløypen lå innenfor Junkerdal nasjonalpark. Etter utredning av Fylkesmann i Nordland endret Direktoratet for naturforvaltning grensen til nasjonalparken slik at snøscooterløypen kunne fortsette i samme spor (Direktoratet for naturforvaltning 2012). Dette vitner om at planleggingen av snøscooterløyper ikke utelukkende er en plansak for kommunenes fagfolk, men at politikere (*lekfolk*) involverer seg og kan påvirke planprosessen.

8.2 Naturmangfold

8.2.1 Hvorfor utrede virkningen og ta hensyn til naturmangfold?

Det hevdes av ordføreren og skogbrukssjefen i Flesberg at snøscooterløyper for fornøyleskjøring vil føre til at flere mennesker kommer seg ut i naturen vinterstid. I

Flesberg planlegges snøscooterløypen i et område som er lite brukt til tradisjonelt friluftsliv. Det er naturlig å tro at etablering av snøscooterløyper vil endre menneskets aktivitetsmønster i naturområder og vil føre til økt bruk av naturområder som tidligere har vært lite brukt vinterstid. I vinterferieuken og i påsken er det sannsynlig at det vil bli en markant økning i aktiviteten.

Effektene på naturmangfold som beskrives innledningsvis handler ikke utelukkende om snøscooter. For å gjenta så nevnes det at en bør unngå snøscooterløype nærme hi-lokaliteter for brunbjørn, kjøring på tynt snødekke bør unngås og villrein reagerer både på snøscootere og skiløpere. Av hensyn til villrein og bjørn er det en fordel om løypen foregår langs en fast løype og løypen bør følge det lavereliggende terreng (Linnell et al. 2000; Reimers et al. 2003). Om en skal planlegge for en aktivitet som vil øke menneskelig aktivitet i naturområder mener jeg at en ta hensyn hvordan mennesket påvirker naturforholdene. Uavhengig av om det planlegges sykkelstier, turstier, skiløyper eller snøscooterløyper. For snøscooterløyper er det § 4a femte og sjette ledd i foreslåtte endring i forskrift som skal ivareta hensynet til naturmangfold (Prop. 35 L (2014-2015)). I merknader til §4a femte ledd presiseres det at dette er en hensynsregel og ikke en absolutt forbudsregel (Prop. 35 L (2014-2015) s. 51).

I den foreslåtte lovendringen tas det hensyn til villrein ved at det ikke skal leges snøscooterløyper i nasjonale villreinområder (Prop. 35 L (2014-2015) forskriftens § 4a fjerde ledd). Da lovendringen var på høring kom Fylkesmannen i Telemark med innspill om at det også utenfor de definerte grensene for nasjonale villreinområder er viktige habitat for villrein. Fylkesmannen mener at også disse områdene bør innlemmes i forbudet (Prop. 35 L (2014-2015) s. 23).

I fremtiden kan klimaendringer føre til vanskeligere beiteforhold og endre villreinens arealbruk. Varme og våte vintre kan føre reinen på vandring mellom ulike beite og funksjonsområder og gi økt bruk av randområder (Strand 2008). Det kan også tenkes at områder utenfor de nasjonale villreinområdene vil bli viktige beiteområder. Strand (2008) mener at også reinens trekkorridorer blir viktigere for reinen og at forvaltningen må bevare viktige funksjonsområder og sette fokus på betydningen av trekkorridorene. Inngrep vi gjør i dag kan være en barriere for villreinens forflytning i fremtiden.

8.2.2 Influensområde

I den foreslåtte endringen av lov og forskrift brukes begrepet influensområde. Kommune skal etter forskriften §4a sjette ledd utrede virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet. Merknader til forskriften §4a sjette ledd beskrive influensområdet;

”Med influensområde menes området som blir påvirket av etablering av snøscooterløyper, for eksempel det området som blir påvirket av støy. Det er altså ikke bare virkningene på friluftsliv og naturmangfold i selve snøscooterløypene som i denne sammenhengen er relevant, men også virkninger for områdene utenfor løypene som berøres” (Prop. 35 L (2014-2015) s. 52).

I kommunene ser jeg ulik praksis i hvordan de vurderer hvilken virkning en snøscooterløype vil ha på naturmangfold i influensområdet og hvilket forhold de har til hva som regnes som influensområde. Konsulenten i Engerdal har vurdert influensområdet til å være 500m til hver side av løypen. I Fauske brukes det en støysjablong fra fylkesmann som hjelpemiddel og i Flesberg tror ikke skogbrukssjefen at den fysiske påvirkningen fra løypen er særlig stor. Felles for Engerdal, Fauske og Flesberg er at støy oppfattes som vesentlig for beregning av influensområdet til en snøscooterløype. Kommunestyrerepresentanten i Ål kjenner ikke til hvilke vurderinger som er gjort i forhold til influensområde eller hva som er gjort i forhold til kartlegging og hensyn til naturmangfold.

Lindberget og Skarin (2014) mener det er vanskelig å nøyaktig bestemme rekkevidden av støy fra terrengkjøretøyer fordi desibel fra kjøretøy avhenger av en rekke faktorer som avstand til kilden, luft, absorpsjon, terreng, værforhold, vind (retning og hastighet) og underlaget det kjøres på. Konsulentene i Engerdal og Fauske etterlyser en veileder for beregning av støy og mener det vil være et godt hjelpemiddel. Miljødirektoratet er i gang med å utarbeide veiledningsmateriale som skal gi kommunene føringer og anbefalinger for beregning av støy i arbeidet med snøscooterløyper (Prop. 35 L (2014-2015)). Jeg mener at den nåværende situasjonen hvor kommunene ikke har en veileder for beregning av støy og konkrete retningslinjer for beregning av influensområde begrenser kommunens evne til å ”ta særskilt hensyn

til støy og andre ulemper for friluftslivet” jamfør §4a femte ledd (Prop. 35 L (2014-2015)).

8.2.3 Kartlegging og hensyn

Når det kommer til kartlegging og hensyn til naturmangfold bruker Flesberg, Fauske og Engerdal tilgjengelig informasjon fra *artsdatabanken.no* og miljødirektoratets *naturbase*. Utover dette har skogbrukssjefen i Flesberg vært i kontakt med en biolog som ga råd i forhold til tiur, og skogbrukssjefen ønsker å begrense ferdselen forbi leikplasser. Skogbrukssjefen forteller at videre kunnskapsinnhenting vil komme i en reguleringsprosess og etterlyser retningslinjer for hva som kreves av utredning i forhold til naturmangfold.

Til kartlegging og verdsetting av lokaliteter for ulike arter har konsulenten i Engerdal fått støtte fra en person i fjellstyret og andre med kunnskap om lokale forhold. Informasjonen fra kartleggingsarbeidet skal inn i en konfliktmatrise hvor områdene vurderes opp mot foreslåtte løyper. Av hensyn til hekkeplasser for jaktfalk og kongeørn har lokaliteter med årlig hekking fått en buffersone på 1000m radius og lokaliteter som blir brukt sjeldnere har fått radius på 500m. Konsulenten forteller at han ikke har funnet vitenskapelige artikler som beskriver snøscooterens påvirkning på rovfugl og har kommet fram til avstanden i buffersonene i samarbeid med representanten fra fjellstyret. Knoff og Nøkleby (2005) hevder i tidsskriftet *Våre Rovdyr* at kongeørn kan forlate reir med egg på grunn av menneskelig forstyrrelse på minst 500m avstand, og at bruk av snøscooter har ført til avbrutt hekking flere steder.

I Fauske kommune får jeg ikke inntrykk av at kartlegging og hensyn til naturmangfold er like sterk prioritert som i Engerdal. I evalueringen av forsøksordningen fra 2005 kommer det fram at Fauske var den kommunen med sterkest konsentrasjon av scootertrafikk til en bestemt løype, *Turistløypen* (Skår & Østdahl 2005). Ved avslutningen av vintersesongen 2003/04 meldte oppsynet om en del terrengskader på grunn av svært tidlig snøsmelting (Skår & Østdahl 2005). I intervjuet forteller saksbehandleren at de vil stenge løypen når det ikke er snø nok til å kjøre ut fra løypens startpunkt i Daja for å unngå terrengskader.

8.2.4 Hvorfor ser vi ulik praksis mellom kommunene?

Som nevnt tidligere forklarer Lindberget og Skarin (2014) at det er en rekke faktorer som påvirker rekkevidden på støy fra snøscootere. I kommunene planlegges det løyper i ulike naturtyper, i ulikt terreng og det er forskjell i omfanget av løyper som utredes og planlegges. Løypen som ønskes videreført i Fauske kommune er hovedsakelig over tregrensen og i Flesberg er det planlagt løype hovedsakelig på ubrøytete skogsbilveier i skog. I Engerdal utreder konsulenten et stort omfang foreslåtte løyper som går gjennom flere naturtyper. Disse ulikhetene kan være en faktor som gjør at jeg ser ulik praksis i forhold til vurdering av influensområde og hvordan de tar hensyn til naturmangfold.

At kommunestyrerepresentanten i Ål ikke vet hva som er gjort for å vurdere, kartlegge og ta hensyn til naturmangfold er kanskje naturlig. Hun beskriver arbeidet med snøscooterløype som *nybrotsarbeid* og hun forteller at de ikke er kommet særlig langt i arbeidet. Det kan også tenkes at jeg ville fått mer informasjon om kartlegging og hensyn til naturmangfold om jeg hadde intervjuet kommunens skogbrukssjef / vilt- og fiskeforvalter som har vært involvert i arbeidet i Ål. I Fauske kommune kan hensyn til naturmangfold ha vært et mer aktuelt tema for 14 år siden da de startet arbeidet med løype i forbindelse med forsøksordningen. Konsulenten i Engerdal forteller at han gikk ut fra Høgskolen i Hedmark avdeling Evenstad for få år siden. Han skiller seg ut ved å være den klart yngste og den som i størst grad engasjerer seg for hensyn til naturmangfold av de intervjuede. At de som er intervjuet representerer ulike fagkretser vil nok ha noe å si for de svarene jeg har fått.

8.3 Friluftsliv

I endringene til forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag står det at kommunen skal *”ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv”*. Og *”kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen”*. (Prop. 35 L (2014-2015) s. 47, Forskriftens § 4a fjerde og femte ledd)

Å ”*ta særskilt hensyn til*” er et begrep som gir rom for skjønn. Hva som legges i begrepet under planleggingen av snøscooterløypen vil kunne påvirke graden av konflikt mellom motstanderne og tilhengerne av snøscooterkjøring. Da jeg under intervjuet spurte hvordan de tolket begrepet, kunne jeg se en viss grad av usikkerhet hos alle før de svarte. Svarene de ga var relativt like. Konsulentene i Engerdal og Fauske var opptatt av kartlegging av viktige friluftslivsområder. I Flesberg og Ål var de opptatt av at løypene ikke skulle gå i områder som var mye brukt til tradisjonelt friluftsliv.

Alle kommuner bortsett fra Ål hevder å ha god kunnskap om kommunens friluftslivsområder. Fauske skiller seg ut ved å være den eneste kommunen som har gjennomført kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i henhold til Miljødirektoratets veileder (Miljødirektoratet 2014). Kommunen er også den eneste som har en klar strategi for å holde attraktive friluftslivsområder fri for snøscootertrafikk og har med sin temaplan delt kommunen inn i soner med ulik grad av tillatt ferdsel med snøscooter.

Flesberg har ikke gjennomført kartlegging, men synes å ha god kunnskap om friluftslivsområder. De foreslåtte løypene er lagt til et område skogbrukssjefen vurderer til å ha lavere verdi som friluftslivsområde enn andre områder i kommunen. Skogbrukssjefen synes å være opptatt av å unngå konflikt med det tradisjonelle friluftslivet. Både skogbrukssjefen og ordføreren er klar på at en ikke kan legge snøscooterløyper i nærheten av store hyttefelt. ”*Da har du sirkus*” – Ordfører Flesberg.

Som nevnt tidligere fremmet konsulenten i Engerdal et forslag for formannskapet om å holde et område i kommunen fri for snøscooterløyper, et forslag som ble avvist. Dette var et område som i tillegg til å være tilknyttet hyttefelt ble vurdert som et populært område for ski og isfiske. Jeg får inntrykk av at konsulenten i samarbeid med andre har gjort et grundig arbeid med kartlegging og verdsetting av skiløyper og friluftslivsområder i kommunen. Konsulenten mener at denne kartleggingen og konfliktmatrisen som skal kjøres er en god metode for å *ta særskilt hensyn til* friluftsliv.

8.3.1 Snøscooter som friluftsliv

I Fauske kommune hevdes det at for brukerne av snøscooterløypen er snøscooter deres form for friluftsliv. Aktiviteten som beskrives i Fauske med familieturer har likhet med aktiviteten Pedersen (1994) og Mehus et al. (2010) beskriver i Finnmark. Kommunestyrerepresentanten i Ål forteller at blant innbyggerne er det delte meninger om snøscooter er friluftsliv, men at mange ønsker å bruke snøscooter til en type friluftsliv der de kjører på tur, tenner bål og fisker på isen. Hun ser for seg at lovlig turkjøring som søndagsturer vil være en familieaktivitet og veldig populært blant småbarnsfamilier.

Flemsæter et al. (2011) skriver at det ser ut til å eksistere to parallelle og ulike forståelser for hva begrepet friluftsliv omfatter. Den ene er bygd på forestillingen om det tradisjonelle, rurale friluftslivet med klart definerte grenser for hva som er akseptabelt. Den andre er bygd på forestillingen om et dynamisk og mangfoldig friluftsliv der det meste er "godtatt". Disse to ulike forståelsene for hva som er friluftsliv kan ses i sammenheng med beskrivelsen til Vistad og Skår (2005a) av konflikten mellom de motoriserte og de friluftsglade der konflikten framstår som et møte mellom ulike tankesett og verdier. Det er naturlig at det i kommuner som planlegger snøscooterløyper er mennesker som regner snøscooter som friluftsliv, slik det er i Ål og Fauske kommune.

Scooterfølelsen

I tillegg til å være et middel for rekreasjon og friluftsliv beskriver Mehus et al. (2010) *scooterfølelsen*, en sportslig side ved scooterkjøringen der fart, kick, adrenalin og mestring av kjøring under utfordrende forhold står sentralt. Blant ungdommene i studien til Mehus et al. (2010) var det i hovedsak guttene som drev med denne formen kjøring. En kjørestil som flere beskrev som morsom var kjøring i løssnø og klatring med snøscooter i fjellsider. En av guttene fortalte at han også likte å *droppe* utfor skrenter med snøscooter. Mehus et al. (2010) kobler denne typen kjøring med søken etter frihet og flytopplevelse. Kommunestyrerepresentanten i Ål forteller om et stort miljø med hovedvekt av 16-18 åringer som kjører en del snøscooter på innmark, i åsen og på fjellet, noe hun beskriver som uheldig kjøring. Å oppnå scooterfølelsen innenfor rammene av en snøscooterløype mener jeg er lite sannsynlig.

8.4 Hensyn til hytter

Underveis i planprosessen har Ål, Engerdal og Fauske fått innspill eller reaksjoner fra hytteeiere. I Ål mener kommunestyrerepresentanten at noen hytteeiere er skeptiske til snøscooterløyper og hun tror de er redd for full frislipp for scooterkjøring. Engerdal fikk en uttalelse fra hytteeierforening som stilte seg negativ til de foreslåtte løypene. I Fauske kommune gikk innspillene på støy og at løypen gikk for nært hyttene. Konsulenten i Fauske ser på dette som en utfordring og tenker at en støyberegning kan bli nødvendig.

Av hensyn til hytter planlegger verken Ål eller Flesberg snøscooterløype i nærheten av store hyttefelt. Både ordføreren og skogbrukssjefen i Flesberg er klar på at det vil bli konflikt om de legger en løype forbi noen av kommunens store hyttefelt. I Engerdal er omfanget av foreslåtte løyper så stort at alle hyttefelt er berørt og konsulent foreslo å holde to hyttefelt fri for snøscooterløype. Fauske kommune skiller seg ut fra de andre kommunene ved å ha en snøscooterløype, *tilførselsløypen*, som går fra et hyttefelt til *turistløypens* startpunkt i Daja.

Mine resultater viser en forskjell i hvordan kommunene vurderer forholdet mellom snøscooterløype og hyttefelt. Kommunene i sør ønsker å unngå store hyttefelt og kommunen i nord vil ha løype fra et hyttefelt. Handler dette om regionale ulikheter i hytteeieres holdninger til snøscooter i Nordland og på Østlandet, eller er det snakk om en ulike holdninger hos planleggere i Nordland og på Østlandet?

Funne til Vistad og Skår (2005b s. 6) viser at mange er positive til å liberalisere reglene for snøscooterbruk, særlig når det gjelder transport av folk og varer til hytter. Vistad og Skår (2005b) påpeker at måten de har stilt spørsmålene på gjør at de ikke vet om folk tenker på leiekjøring eller bruk av egen scooter. Jeg mener det er naturlig å tro at hele spekteret av holdninger til snøscooterløyper er representert blant hytteeiere. For videre studier vil en kvantitativ studie av hytteeiere kunne avdekke om det dreier seg om bruk av egen snøscooter eller leiekjøring og avdekke hvordan holdninger til snøscooter er fordelt blant hytteeiere lokalt og regionalt. Studien til Vistad og Skår (2005b) viser ingen forskjell i holdninger til transport til hytter mellom

landdistriktene Troms/Finnmark og Ottadalen, men Agder/Telemark var mer positiv enn Troms/Finnmark og Ottadalen.

En årsak til at hensyn til hytter håndteres ulikt mellom kommune kan være hyttefeltenes karakter, avstand til vei og antall hytter. Hyttefeltet i Sulitjelma hvor *tilførselsløypen* går fra er så langt fra vei at det tidligere har blitt kjørt snøscooter inn til hyttene med dispensasjon fra kommunen. I brevet fra Direktoratet for naturforvaltning til Fylkesmann i Nordland angående grenseendring for Junkerdal nasjonalpark nevnes *tilførselsløypen* i Fauske (Direktoratet for naturforvaltning 2012). I brevet vises det til Naturvernforbundet i Nordland sin uttalelse i lokal høring. Naturvernforbundet hevder at Fauske kommune har ført en liberal dispensasjonspraksis for å kjøre snøscooter til *turistløypen* i Daja fra hytteområdet og hytter som ligger nærmere vei enn loven forutsetter. I mitt intervju i Fauske kommune forklares det at turistløypen ble opprettet fordi kapasiteten til parkeringsplassen i Daja var for liten. Etter etableringen av *tilførselsløypen* mener saksbehandleren i Fauske at det mindre ulovlig kjøring i hyttefeltet. Det kan være at planleggere vil tenke annerledes om hyttefelt med vinterbrøytet vei helt inn til hyttene. Ordføreren i Flesberg forteller at det er over 2500 hytter i kommunen og over 1000 byggeklare hyttetomter. I kommunedelplan for Blefjell i Flesberg er det i arealplankartet store områder med fritidsbebyggelse med vei (Flesberg kommune 2009).

Et annet forhold vert å legge merke til er at området hvor Fauske kommune ønsker å videreføre sine snøscooterløyper er Statskog grunneier og hyttene er på festetomt. §4a sjuende ledd i foreslått forskrift sier at kommunen ikke kan treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket (Prop. 35 L (2014-2015) s. 47). Dette betyr at det er Statskog som skal samtykke for snøscooterløype og ikke hytteeierne som er tomtefestere. §4a åttende ledd gir rettighetshavere til eiendommer i løypenes influensområde klageadgang på kommunestyrets vedtak om snøscooterløyper. I merknader til forskrift §4a utdypes det at tomtefestere til eiendommer i løypenes influensområde regnes som rettighetshavere og kan klage (Prop. 35 L (2014-2015) s. 53).

8.5 Inndeling i soner

Som nevnt innledningsvis mener Aubert (1964) at ved uenigheter om verdier eller faktiske forhold er det nødvendigvis ikke slik at partene må støte sammen i konflikt, men at uenighetene vil bidra til å holde partene fra hverandre. For denne aktuelle konflikten om bruk av snøscooter kan det være det samme geografiske området partene vil drive rekreasjon og friluftsliv, topografien kan gjøre det slik at det er naturlig å følge samme vei mot målet og de vil derfor støte sammen.

Som forvaltningstiltak kan inndeling i soner for ulike aktiviteter være aktuelt når en vil tildele areal for en aktivitet eller begrense en aktivitet i et område. Sonene kan også ha en tidsmessig dimensjon så vel som en romlig dimensjon (Emmelin et al. 2010; Manning 1999). Manning (1999) mener at forvaltning med soner eller det å separere rekreasjonsgrupper kan være effektivt i de tilfeller det er snakk om konflikt mellom ulike rekreasjonsgrupper.

En artikkel av Lindberg og Fredman (2005) viser at separate løyper for snøscooter og langrenn har stor verdi for de som går på ski. Artikkelen viser også forskjell mellom de som kjører snøscooter og de som går langrenn i forhold til hvor langt fra hjemmet de er villig til å kjøre for å komme til løypen, og om de er villig til å betale for å bruke løypen. De som kjører snøscooter er mer sensitiv i forhold til avstand mellom hjem og løype enn de som går på ski. Snøscooterkjørerne har større vilje til å betale for bruken av løypen enn de som går langrenn. Lindberg og Fredman (2005) mener at det kan ha sammenheng med at langrenn utstyrmessig er en mindre kostnadskrevende aktivitet enn hva snøscooter er, og at de som går langrenn har sterkere forhold til allemannsretten.

Hvordan kan soneinndeling gjøres i praksis?

Soner som forvaltningstiltak kan gjøres med restriksjoner og forbud men også ved informasjon og tilrettelegging (Emmelin et al. 2010). Hvis man i den kommunal planleggingen av snøscooterløyper ønsker å bruke soner med restriksjoner og forbud som forvaltningstiltak for å unngå konflikt kan man se til Fauske kommune. Fauske kommune har gjennom sin temaplan for snøscooter delt kommunen inn i soner hvor snøscooterkjøring er tillat i ulik grad. Noen områder er det restriksjoner på antall turer

en kan kjøre inn til hytte med dispensasjon, andre områder kan en kjøre fritt inn til hytten på dispensasjon. De har også forbudssoner og *Turistløypen* har vært åpent for allmenn ferdsel i selve løypen. Kommunen har også en strategi om å bevare attraktive friluftsområder fri for snøscootertrafikk.

En inndeling i soner som er gjort i Fauske kommune har likhetstrekk med The Recreation Opportunity Spectrum (ROS). ROS er et rammeverk for å kartlegge og beskrive rekreasjonsmuligheter, i planlegging og forvaltningssammenheng kan det være et verktøy for å dele landskapet i soner for å kunne tilby et bredt spekter av rekreasjonsmuligheter. Det grunnleggende i ROS er at mennesker foretrekker ulike rekreasjonsaktiviteter, har ulike preferanser for deres rekreasjonsområder og søker til ulike områder. Med ROS deler en landskapet inn i seks klasser som spenner fra urbant til urørt natur. I de forskjellige klassene er det ulik grad av tekniske inngrep i naturen, ulik intensitet i bruk og ferdsel og ulik grad av motorisert ferdsel. ROS er en måte å dekke behovet for ulike rekreasjonsområder ved å tilby et spekter av rekreasjonsmuligheter. (Brown et al. 1978; Clark & Stankey 1979 (sitert i Manning 1999 s. 180-185); Kaltenborn & Emmelin 1993)

For å lykkes med en inndeling i soner som kan tilfredsstille begge interessegrupper, de *motoriserte* og de *friluftsglade*, mener jeg at kartlegging av kommunens friluftslivsområder og aktiviteter er en forutsetning. Fauske kommune har gjennomført kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder etter Miljødirektoratets veileder (Miljødirektoratet 2014) som er et prioritert tiltak i Nasjonal handlingsplan for statlig sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder (T-1534 2013).

For de områdene hvor det etableres snøscooterløype mener jeg at informasjon og tilrettelegging er viktig. For å holde aktiviteten i løypen og innenfor løypens rammer og regler bør det være informasjon ved løypens startpunkt. Det bør også tilrettelegges med tilstrekkelig parkeringsareal i tilknytning til løypen siden snøscooteren ofte fraktes på tilhenger bak bil. Jeg tror at tilrettelegging for bruk av kommunens snøscooterløype kan være et tiltak som kan bidra til å begrense ulovlig kjøring.

Erfaringer med bruk av ROS

Bruken av ROS som metodikk for soneinndeling av rekreasjonsmuligheter i Norge har fått kritikk i en studie fra Svalbard. Kaltenborn og Emmelin (1993) mener at ROS ikke egner seg for direkte overføring fra Nord-Amerika til norske forhold. En rekke geografiske, økonomiske og kulturelle forskjeller, samt forskjeller i lovgivning og forvaltningspraksis gjør det problematisk å overføre ROS som planleggingsmodell. Problemet er at ROS-konseptet krever en bred definisjon av rekreasjon som inkluderer motorisert ferdsel. I Norge er ikke motorisert aktiviteter offisielt ansett som rekreasjon i norsk lov eller forvaltningspraksis, selv om det utføres i fritiden og har rekreasjonsformål (Kaltenborn & Emmelin 1993). Det må nevnes at Kaltenborn og Emmelin (1993) sin vurdering av ROS er fra 1993 og at vi i dag står ovenfor en situasjon der snøscooterløyper for rekreasjonskjøring kan bli tillatt. Og en ny stortingsmelding om friluftsliv er ventet vinteren 2016.

En undersøkelse fra Fulufjellet før og etter etablering av nasjonalpark viste gode resultater for en ROS inspirert inndeling i soner. Resultatene viste at brukernes opplevelse i stor grad samsvarte med det soneinndelingene hadde til hensikt å tilby (Fredman et al. 2005). Fredman et al. (2005) mener at det delvis kan forklares med at inndelingen i soner også fungerte som en viktig kilde til informasjon om forholdene og alternativene, og gjorde det mulig å gjøre bevisste valg.

Jeg mener at en inndeling i soner med ulik grad av tillat snøscooterkjøring, som i Fauske, kan være en god forvaltningsmodell. På den måten er det helt klart hvilke områder det lov å kjøre på dispensasjon og hvor det ikke gis dispensasjon for kjøring. Om kommunen formidler soneinndelingen sender de et signal til de som ikke ønsker snøscooterkjøring om at deres interesser ivaretas.

8.6 Konflikten

Krogh (2000 s. 3) skriver at *"Naturbrukskonflikter er ofte framme i media, men som regel med fete typer og uten nyanser. Media synes å bidra til at barrikadene mellom partene forsterkes"*. Naturvernforbundet og Snøscooterimportørenes Forening som

begge deltar i den offentlige debatten kan regnes som to ytterpunkter og motpoler i holdninger til snøscooter.

De intervjuede i Engerdal, Fauske og Flesberg forteller at de ikke opplever konflikt i lokalsamfunnet som vi kjenner fra riksmidia. I Ål kommune blir det beskrevet en interessekonflikt som har vart i flere år og kommunestyrerepresentanten har fått reaksjoner fra folk som er negativ til snøscooter. Skogbrukssjefen i Flesberg tenker at en årsak til at de ikke ser konflikt kan være fordi de ikke er kommet så langt i prosessen at de planlagte løypene er offentlig. Konsulenten i Engerdal ser potensiale for konflikt og reaksjoner fra lokalbefolkning, hytteiere og turister. Engerdal er den av kommunene i studien som utreder flest kilometer løyper og konsulenten mener at graden av konflikt avhenger av hvor stort omfang av løyper som blir etablert. Konsulenten i Fauske mener at løypen er godt innarbeidet og akseptert blant innbyggerne noe som kan være en årsak til at de ikke opplever en konflikt som i riksmidia. Fauske kommune har en strategi om å holde attraktive områder for friluftsliv fri for snøscooter, noe jeg mener er en klok strategi som også kan være en medvirkende årsak til at de ikke opplever konflikt.

Selv om informantene ikke opplever en sterk konflikt ser jeg i mine resultater at det er ulike holdninger til snøscooter som middel for rekreasjon. Engerdal mottok henvendelse fra hytteierlag som stilte seg negativ til foreslåtte løyper. I Fauske er det hytteiere som er redd løypen skal gå for nær hytten og de er bekymret for støy. I Ål er det delte meninger om snøscooter er friluftsliv, noen ønsker å kjøre lovlig på tur og andre regner ikke snøscooter som friluftsliv og er det kommunerepresentanten betegner som aggressiv overfor snøscooterkjøring.

8.7 Utvalg av kommuner og informanter

Studien gir et innblikk i hvordan et utvalg kommuner planlegger snøscooterløyper, deres kunnskapsgrunnlag, hvilke hensyn som tas og hvilke utfordringer de opplever i prosessen. I Fauske, Engerdal og Flesberg ble intervjuene gjennomført i kommunens

lokaler. Intervju med informanten i Ål ble gjennomført med videosamtale for å spare reisekostnader.

Utvalg av kommuner

Da jeg kontaktet kommuner med forespørsel om intervju var det flere av kommunene som opplyste at de hadde stanset planarbeidet fordi de tvilte på om lovendringen ville bli vedtatt. I en kommune var det vedtatt oppstart av planarbeid, men da kommunen ikke fikk inn forslag til løyper ble arbeidet stanset.

Informantene

Intensjonen var å gjennomføre intervju med ansatte i kommuner som jobbet med planleggingen av snøscooterløyper. Intervjuavtalene jeg fikk var med informanter med ulik faglig bakgrunn og ulikt forhold til planarbeidet. Den som skiller seg klart ut av de intervjuede er kommunestyrerepresentanten fra arbeidsgruppen for snøscooterløyper i Ål kommune. Det er rimelig å tro at jeg kunne fått mer utfyllende svar om kunnskap og hensyn til naturmangfold, friluftsliv og hytter om jeg hadde intervjuet kommunens skogbrukssjef / vilt- og fiskeforvalter.

I Flesberg kommune trodde jeg at det var avtale om intervju med en arealplanlegger og skogbrukssjefen. Det viste seg at jeg hadde misforstått avtalen og den jeg trodde var arealplanlegger var ordfører. Det kan ses på som uheldig for intervjuet at ordføreren og skogbrukssjefen ble intervjuet samtidig. Jeg fikk inntrykk av at skogbrukssjefen var ærlig og oppriktig under intervjuet og at svarene han ga ikke var påvirket av at ordføreren var tilstede.

At det ikke ble gjennomført intervju med kun planleggere men også politikere kan kritiseres. Jeg mener at perspektivene til politikerne beriker resultatene, er interessante og relevante. For å styrke resultatene kunne det vært gjort intervju med politikere fra Engerdal og Fauske, og skogbrukssjef / vilt- og fiskeforvalter i Ål kommune. Det ble gjort avtale med ordføreren i Engerdal om intervju, men det lyktes ikke å gjennomføre intervjuet.

9 Konklusjon

Samtlige av informantene virker usikker når de skal svare på hva de legger i begrepet ”*ta særskilt hensyn*”. Konsulentene i Engerdal og Fauske har relativt lik tolkning av begrepet og mener kartlegging av viktige friluftslivsområder står sentralt for å kunne ta særskilt hensyn til friluftsliv. I Flesberg tolker skogbrukssjefen begrepet som en områdebegrensning der de skal prøve å unngå å ha løypene i de mest aktuelle områdene for friluftsliv. Kommunestyrerepresentanten i Ål tolker begrepet som at en skal være spesielt oppmerksom og at snøscooteren må vike hvis den medfører ulempe for natur og friluftsliv.

Områder for friluftsliv er kartlagt i ulik grad i kommunene. Kun én kommune, Fauske, har gjennomført kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i henhold til Miljødirektoratets veileder (Miljødirektoratet 2014). Det ser ut som at konsulenten i Engerdal har gjort en grundig kartlegging og skogbrukssjefen i Flesberg hevder å ha god kunnskap om områder for friluftsliv. Kommunestyrerepresentanten i Ål kjenner ikke til om det er gjennomført kartlegging av områder for friluftsliv etter veilederen fra Miljødirektoratet (2014). Samtlige av informantene er opptatt av å ta hensyn til det tradisjonelle friluftslivet. Kommunene Fauske, Flesberg og Ål har vurdert området de vil etablere snøscooterløype til å ha lavere verdi som område for friluftsliv enn andre områder i kommunen. I Engerdal utredes det et omfattende forslag på 57 mil og de skal ved hjelp av en konfliktmatrise gjøre en vurdering av hvor de kan etablere løype.

Kommunene utreder og planlegger svært ulikt omfang av løyper og løypene går gjennom ulike naturtyper. Kun Engerdal er kommet så langt at de har vurdert effekten en snøscooterløype vil ha på naturmangfold. Kartlegging av naturmangfold i planområdene er gjennomført i ulik grad. Engerdal kommune skiller seg ut som den kommunen med grundigst kartlegging. Som et konkret tiltak har konsulenten i Engerdal satt buffersone på lokaliteter for rovfugl som er var for menneskelig forstyrrelse. Skogbrukssjefen i Flesberg har gjort en vurdering av snøscooterens påvirkning på tiur og etterlyser retningslinjer for hva som kreves av utredning i forhold til naturmangfold.

Fauske og Engerdal kommune har mottatt henvendelser fra hytteeiere som er skeptisk eller negativ til foreslåtte løyper. De tre kommunene i sør, Engerdal, Flesberg og Ål er opptatt av å legge snøscooterløyper unna hyttefelt. Fauske skiller seg ut ved å være den eneste kommunen som ønsker å ha en snøscooterløype fra et hyttefelt.

Bakgrunnen for å ha løype fra et hyttefelt er at det er gitt dispensasjon for transport til hytte på bakgrunn av avstand til vei og begrenset kapasitet ved snøscooterløypens (*Turistløypen*) startpunkt. Det er sannsynlig å tro at det i et enkelt hyttefelt kan være ulike holdninger til bruk av snøscooter. Videre studier bør med en kvantitativ tilnærming undersøke hvordan holdninger til snøscooter er fordelt blant hytteeiere lokalt og regionalt.

Det er forskjell i hvordan kommunene vurderer hva som er influensområdet til en snøscooterløype. Veiledningsmateriale som skal gi kommunene føringer og anbefalinger for hvordan støy skal behandles i planleggingen (Prop. 35 L (2014-2015) s. 51) er i dag ikke tilgjengelig. Dette begrenser kommunenes evne til å beregne snøscooterløypens influensområde og er en faktor som gjør at influensområde vurderes ulikt i kommunene.

Kaltenborn og Emmelin (1993) hevder at soneinndeling etter ROS ikke er direkte overførbart til norske forhold. Det er interessant at Fredman et al. (2005) så gode resultater for en ROS inspirert soneinndeling i Fulufjellet nasjonalpark, og at Fauske kommune i flere år hatt en soneinndeling for ulik grad av tillat kjøring med snøscooter. Det vil være interessant å se nærmere på Fauske kommunes forvaltning av motorferdsel i utmark og soneinndelingen i kommunen. Kan soneinndelingen i Fauske overføres til andre kommuner? En diskusjon om soneinndeling av friluftslivsområder i Norge er veien å gå for å tilfredsstille preferansene til utøvere av ulike friluftslivsaktiviteter vil også være interessant. Og hvilke endringer må gjøres for at ROS skal kunne overføres til norske forhold?

Referanser

- Aubert, V. (1964). *Sosiologi*. Oslo: Universitetsforlaget. 220 s.
- Bakke, I. L. (2013). *Ulovlig Frislipp Av Snøscooterkjøring*.
<http://www.dnt.no/nyheter/288-ulovlig-frislipp-av-snscooterkjoring/> (lest 04.05).
- Benjaminsen, T. A. & Svarstad, H. (2010). *Politisk økologi: miljø, mennesker og makt*. Oslo: Universitetsforl. 251 s. : ill.
- Brown, P. J., Driver, B. L. & McConnell, C. (1978). The Opportunity Spectrum-- Concept and Behavioral Information in Outdoor Recreation Resource Supply Inventories: Background and Application.
- Brox, O. (1989). *Praktisk samfunnsvitenskap*. Oslo: Universitetsforlaget. 170 s.
- Clark, R. N. & Stankey, G. H. (1979). The recreation opportunity spectrum: a framework for planning, management, and research. *USDA Forest Service, General Technical Report* (PNW-98).
- Direktoratet for naturforvaltning. (2012). Junkerdal nasjonalpark i Fauske kommune - grenseendring. *Brev til Fylkesmannen i Nordland, datert 19.03.2012*. Tilgjengelig fra:
[http://nasjonalparkstyre.no/Documents/Midtre_Nordland_dok/Junkerdal NP/Vedtak - endring av vernegrensa for Junkerdal nasjonalpark.pdf?epslanguage=no](http://nasjonalparkstyre.no/Documents/Midtre_Nordland_dok/Junkerdal_NP/Vedtak_-_endring_av_vernegrensa_for_Junkerdal_nasjonalpark.pdf?epslanguage=no) (lest 05.05.2015).
- Emmelin, L., Fredman, P., Jensen, E. L. & Sandell, K. (2010). *Planera för friluftsliv: natur, samhälle, upplevelser*. Stockholm: Carlsson. 414 s. : ill.
- Fjellova. (1975). *Lov om utnytting av rettar og lunnende m.m. i statsallmenningane (fjellova) av 6. juni 1975 nr. 31*.
- Flemsæter, F., Brown, K. M. & Holm, F. E. (2011). Friluftslivets moralske landskap - trender og translasjoner. I: Stræte, E. P. & Haugen, M. S. (red.) *Rurale brytninger*, s. 449 s. : ill. Trondheim: Tapir akademisk forlag
- Flesberg kommune. (2009). *Kommunedelplan for Blefjell, Arealplankart - revidert 11.12.08*.
http://www.flesberg.kommune.no/~media/flesberg/dokumentarkiv/kommunedelplanblefjell/arealplankart_revidert_11.12.08.pdf.
- Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 12 (2): 219-245.
- Forskrift for motorkjøretøyer i utmark og vassdrag. (1988). Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988.

- Fredman, P., Hörnsten Friberg, L. & Emmelin, L. (2005). *Dokumentation av de svenska nationalparkerna. Nr 18, Friluftsliv och turism i Fulufjället : före - efter nationalparksbildningen [Elektronisk resurs]*. Rapport / Naturvårdsverket, 0282-7298 ; 5467. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Frogn Sellæg, W., Surlien, R., Fjellanger, G., Hareide, K. A., Berntsen, T., Solhjell, B. V. & Haltbrekken, L. (2014). Råkjør over hvite vidder. *Verdens Gang*.
- Gjøvik, J. A. (1995). *Naturbruk og friluftsliv*. [Oslo]: Yrkesopplæring. 196 s. : ill.
- Goldstein, M. I., Poe, A. J., Suring, L. H., Nielson, R. M. & McDonald, T. L. (2010). Brown Bear Den Habitat and Winter Recreation in South-Central Alaska. *The Journal of Wildlife Management*, 74 (1): 35-42.
- Hagen, D. (2007). Effektar av motorferdsel i utmark på vegetasjon og terreng. I: Vistad, O. I. (red.) *Effektar av motorferdsel i utmark på natur, folk og samfunn. Ein kunnskapsstatus* s. 54. NINA Rapport 187: Norsk institutt for naturforskning.
- Jacobsen, D. I. & Thorsvik, J. (2013). *Hvordan organisasjoner fungerer*. Bergen: Fagbokforl. 558 s. : ill.
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tufte, P. A. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Abstrakt. 436 s. : ill.
- Johnsen, A. B. (2013). *Spår kaos i fjellet med snøscooter-frislipp*. <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/miljoevern/spaar-kaos-i-fjellet-med-snoscooter-frislipp/a/10148317/>: Verdens Gang (lest 04.05).
- Kaltenborn, B. & Emmelin, L. (1993). Tourism in the high north: Management challenges and recreation opportunity spectrum planning in Svalbard, Norway. *Environmental Management*, 17 (1): 41-50.
- Keddy, P., Spavold, A. J. & Keddy, C. (1979). Snowmobile impact on old field and marsh vegetation in Nova Scotia, Canada: An experimental study. *Environmental Management*, 3 (5): 409-415.
- Kjellin, P. (1975). Snøskoternes och andra terrängfordons inverkan på vegetationen. *Preliminær rapport*.
- Klima- og miljødepartementet. (2013). *Starter forsøksordning for snøscooterkjøring*. <http://www.regjeringen.no/nb/aktuelt/starter-forsoksordning-for-snoscooterkjo/id745675/>.
- Klima- og miljødepartementet. (2014a). *Starter arbeidet med lovendring for snøscooterløyper*. <http://www.regjeringen.no/nb/aktuelt/Starter-arbeidet-med-lovendring/id763966/>.

- Klima- og miljødepartementet. (2014b). *Ny stortingsmelding om friluftsliv*.
<http://www.regjeringen.no/nb/tema/klima-og-miljo/friluftsliv/innsiktsartikler-friluftsliv/Ny-stortingsmelding-om-friluftsliv/id2009403/>.
- Klima- og miljødepartementet. (2015). *Midlertidig lov om snøscooterløyper i tidligere forsøkskommuner*. miljødepartementet, K.-o.
<http://www.fauske.kommune.no/getfile.php/2953085.1292.pdytbqrbye/Departementet+om+midlertidig+endring+motorferdselloven.pdf>.
- Knoff, C. & Nøkleby, P. (2005). Snøscooterkjøring - en økende trussel mot naturen vår. *Våre Rovdyr*, 19: 64-67.
- Krogh, E. (2000). *Kulturforskjeller og naturbrukskonflikter* [Forelesningsnotat til SKS302 Flerbruk av skog].
- Kvale, S., Brinkmann, S., Anderssen, T. M. & Rygge, J. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal akademisk. 344 s. : ill.
- Leirhaug, P. E. (2007). *Friluftsliv i Nils Faarlunds tekster. En fortolkende gjennomgang, strukturering og drøfting av friluftsliv i Nils Faarlunds skrifter 1967-2006*. http://www.naturliv.no/leirhaug/ho_faarlund.pdf: Norges Idrettshøgskole, Seksjon for kroppsøving og pedagogikk. 132 s.
- Lindberg, K. & Fredman, P. (2005). Using choice experiments to evaluate destination attributes: the case of snowmobilers and cross-country skiers. *Tourism*, 53 (2): 127-140.
- Lindberget, M. & Skarin, A. (2014). Terrängkörningens påverkan på djurlivet, En litteraturstudie. *Rapport 6622, Naturvårdsverket*.
- Linnell, J. D. C., Jon, E. S., Andersen, R. & Barnes, B. (2000). How Vulnerable Are Denning Bears to Disturbance? *Wildlife Society Bulletin*, 28 (2): 400-413.
- Lov om forsøk i offentlig forvaltning. (1992). *Lov om forsøk i offentlig forvaltning av 26. juni 1992 nr. 87*.
- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. (1977). *Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82*.
- Lovvedtak 40 (2014-2015). (2015). *Lovvedtak 40 (2014-2015) Midlertidig lov om endringer i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag*. <https://lovdata.no/pro/LOVVED/forarbeid/lovvedtak-40-201415>
- Lønnum, A. (2014). *Plagene fra snøscooter-støy ser ut til å være veldig konsentrert rundt Akersgata*. <http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Plagene-fra-snoscooter-stoy-ser-ut-til-a-vare-veldig-konsentrert-rundt-Akersgata-7803275.html>: Aftenposten (lest 04.05).
- Lønnum, A. (2015). *El-snøscootere og støy* (Epost 27.02.2015).

- Manning, R. E. (1999). *Studies in outdoor recreation: search and reasearch for satisfaction*. Corvallis, Or.: Oregon State University Press. VII, 374 s. : ill.
- March, J. G. & Olsen, J. P. (2004). *The Logic of appropriateness*, b. no 9, 2004. Oslo: ARENA, Centre for European Studies, University of Oslo. 28 s.
- Mehus, G., Germeten, S. & Henriksen, N. (2010). Snøscooterkjøring og scooterfeelingen. *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 10 (2): 39-56.
- Miljødirektoratet. (2009). *Friluftslivsprisen til Nils Faarlund*. Friluftsmannen og naturfilosofen Nils Faarlund er hedret med Den Norske Friluftslivsprisen for 2009.
<http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/Nyhetsarkiv/2009/6/Friluftsprisen-til-Nils-Faarlund/> : Miljødirektoratet.
- Miljødirektoratet. (2014). *Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder: veilder*. Trondheim: Miljødirektoratet. 43 s. : ill.
- Odden, A. (2008). *Hva skjer med norsk friluftsliv?: en studie av utviklingstrekk i norsk friluftsliv 1970-2004*, b. 2008:289. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. 318, 6 s.
- Overrein, Ø. (2002). *Virkninger av motorferdsel på fauna og vegetasjon: kunnskapsstatus med relevans for Svalbard*, b. nr 119. Tromsø: Norsk polarinstitutt. 28 s. : ill. ; 30 cm
- Pedersen, K. (1994). Med snøscooter som livsform. I: Emmelin, L. (red.) b. 1994:3 *Nordiskt seminarium om friluftslivsforskning: NORDPLAN 22/4-24/4 1992*, s. 198 s. : ill. Stockholm: Nordiska institutet för samhällsplanering.
- Persen, E. (1986). Snøscooteren og naturmiljøet. Utredning for Miljøverndepartementet. 110 s.
- Prop. 35 L (2014-2015). *Endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv.:* Klima- og miljødepartementet. 53 s.
- Reimers, E., Eftestøl, S. & Colman, J. E. (2003). Behavior Responses of Wild Reindeer to Direct Provocation by a Snowmobile or Skier. *The Journal of Wildlife Management*, 67 (4): 747-754.
- Rydningen, F. E. (2015). *Faktafeil om snøskutere*.
<http://www.dagbladet.no/2015/04/22/kultur/meninger/kronikk/debatt/snoscooter/38797544/> : Dagbladet (lest 04.05).
- Røvik, K. A., Roness, P. G., Lægreid, P. & Christensen, T. (2009). *Organisasjonsteori for offentlig sektor: instrument, kultur, myte*. Oslo: Universitetsforl. 231 s.

- Sivilombudsmannen. (2014). *Uttalelse: Spørsmål om forsøksordningen om kommunale løyper for snøscooter er i samsvar med forsøksloven, 12. juni 2014 (sak 2013/3031)*. <http://www.sivilombudsmannen.no/uttalelser/sporsmal-om-forsoksordningen-om-kommunale-loyper-for-snoscooter-er-i-samsvar-med-forsoksloven-article3098-114.html>
- Skår, M. & Østdahl, T. (2005). *Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark: Sluttrapport*, b. 90. Lillehammer: Norsk institutt for naturforskning. 72 s.
- Solheim, J. A., Henriksen, R. E. & Skjevdal, J. (1995). *Håndbok i lederskap for Luftforsvaret*, b. 400-1. [Oslo]: Luftforsvarsstaben. 443 s.
- St. Meld. nr 39 (2000-2001). *Friluftsliv - Ein veg til høgare livskvalitet*. Oslo: Miljøverndepartementet.
- St. Meld. nr . 40 (1986–87). *Om friluftsliv*. Oslo: Miljøverndepartementet.
- Stortinget. *Ordbok*: Stortinget. Tilgjengelig fra: <http://www.stortinget.no/no/Stottemeny/Ordbok/?diid=MNO&epslanguage=no> o (lest 26.02).
- Strand, O. (2008). Forventede klimaendringer og ei framtid for villreinen. *Villreinen* (2008): 4-8.
- T-1534. (2013). *Nasjonal handlingsplan for statlig sikring og tilrettelegging av friluftsområder*. [Oslo]: Miljøverndepartementet. 95 s.
- Vistad, O. I. & Skår, M. (2005a). Lystig naturbruk - med og utan motor? Om trivsel i naturen, haldningar til miljøvern og konflikter ved motorisering. *Tidsskriftet UTMARK*, 1-2005.
- Vistad, O. I. & Skår, M. (2005b). Regionale skilnader i synet på endring av regelverket om bruk av snøskuter i utmark. *Tidsskriftet UTMARK*, 1-2005.
- Vaage, O. F. (2009). *Mosjon, friluftsliv og kulturaktiviteter: resultater fra Levekårsundersøkelsene fra 1997 til 2007*, b. 2009/15. Oslo: SSB. 114 s.
- Aarsæther, N. (2001). Planlegging som handlingstype. I: Hagen, A. (red.) *Planlegging.no!: innføring i samfunnsplanlegging*, s. 267 : ill. Oslo: Kommuneforl.
- Aas, Ø. & Hertzberg, K. (2001). Stortingsmelding 40 (1986-87) om friluftsliv – hvorfor kom den og hva førte den egentlig til? *Tidsskriftet UTMARK*, 2-2001.

Vedlegg

Vedlegg 1: Intervjuguide

Innledning

- Informantens rolle i planleggingen
 - hvor lenge har du jobbet i kommunen?
- Hvilke erfaring har dere / kommunen med planlegging av snøscooterløyper fra tidligere forsøksordninger?
 - I hvilken grad tar dere med dere disse erfaringene inn i planleggingen?
 - Hvordan ser ny plan ut i forhold til tidligere løyper?
- Forklar kort hvor dere er i planleggingen i dag
 - Har det blitt gjennomført opplegg for medvirkning, høring i planprosessen?

Hoveddel

Tolkning av begrepet ta særskilt hensyn

Kan du forklare hva du/dere legger i begrepet ta *særskilt hensyn til*

- Hvordan har dere kommet fram til denne definisjonen
- Er det enighet om denne definisjonen?
 - o Kan det være slik at andre i organisasjonen mener begrepet har annen betydning?
- Ser dere fordeler, ulemper eller utfordringer i at begrepet "ta særskilt hensyn" kan begrepet tolkes på flere måter?

Løypen

Hvor har dere planlagt løyper?

Hva er bakgrunn for lokalisering av løyper?

- Hvem har kommet med forslag til lokalisering og hva er foreslått?
- Om planforslaget er basert på tidligere løyper fra forsøksordningen?

Hva er forventet bruk av løypene?

- omfang, utenbygds
- legges det begrensninger i bruk? (tid på døgnet, dager, antall scootere)

Hva regnes som influensområde til planlagt løype?

- hvordan er dere kommet fram til denne beregningen?

Hvordan har forholdet til grunneiere har vært under planleggingen?

Mtp samtykke

Friluftsliv

I hvilken grad brukes planområdet til tradisjonelt friluftsliv i dag?

Hvordan er kunnskapen hentet inn?

Er det gjennomført kartlegging av verdifulle friluftsområder i kommunen?

Hvis vi ser på friluftsliv i planområdet, hvordan vurderer dere betydningen av disse områdene opp mot andre områder for friluftsliv i andre deler av kommunen?

Er det slik at andre deler av kommunen skal bevares scooterfri for fremtiden?

Natur

Hvilken kunnskap har dere om naturmangfold i planområdene?

Hvordan er kunnskapen hentet inn?

Hvilke vurderinger er gjort med tanke på den planlagte løypens effekt på naturmangfoldet?

Hytter

Er det hytter i planområdet?

Har det kommet innspill, positivt/negativt, fra hytteeiere?

Hva gjøres for å møte deres ønsker?

Kultur i kommunen

Kan dere beskrive snøscooterkulturen i kommunen?

Finnes det forening?

Beskriv snøscooter-aktiviteten som var under forsøksordningen

Blir snøscooter ansett som friluftsliv i kommunen?

Blant innbyggere, kommuneadministrasjon, kommunestyret

Hvordan er den politiske viljen for å etablere snøscooterløyper?

Høy lav?

Opplever dere at det er forventninger til deres arbeid blant kommunens innbyggere?

Hvordan kommer disse forventningene til uttrykk?

Hva er det innbyggerne forventer?

Interessekonflikt

Gjennom riksmidia får en inntrykk av at det er en interessekonflikt mellom friluftsliv og snøscootermiljø.

Opplever dere at det er en slik interessekonflikt i kommunen?

Hvordan kommer denne konflikten til uttrykk?

Hvem er aktørene?

Har dere inntrykk av at det foregår lobbyvirksomhet eller påvirkning fra noen av partene?

Hvordan skjer dette?

Hvordan kan dette påvirke planarbeidet?

Avslutning

Da skal jeg bare ta ett minutt og se igjennom at vi har vært innom alle temaene.

Er det noe du vil tilføye til det vi har snakket om hér?

Er det ok om jeg tar kontakt på telefon hvis jeg ser at det er noe jeg har glemt eller vil snakke mer om?

Takk for at dere tok dere tid til å snakke med meg.



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no