



Revisjon av lokal forskrift om snøskuterløyper i Engerdal kommune – høring og offentlig ettersyn

Utvalg	Utvalgssaksnr.	Møtedato
Formannskapet		01.09.2026

Vedlegg

- 1 Faglig utredning av nye og endrede snøskuterløyper etter motorferdselforskriften § 4a
- 2 Forslag til revidert forskrift om snøskuterløyper, Engerdal kommune, Innlandet
- 3 Snøskuterløype Rendalen kommune – Utredning naturmangfold og friluftsliv - Norconsult
- 4 Støyutredning av nye snøskuterløyper 2026
- 5 Hovedrapport Engerdal Analyse
- 6 Delrapport 01 14. Sømådalen-Elgå
- 7 Delrapport 03 Drevsjø camping-Gløtvold
- 8 Delrapport 04 17. Rødalen
- 9 Delrapport 05 16, 16a og 16b. Gammelsætra-Røsætra-Litlråsen
- 10 Delrapport 06 5. Kvitvola-Drevsjø
- 11 Delrapport 02 Rendalen-Snerta
- 12 Oversiktskart snøskuterløyper

Andre relevante saksdokumenter:

Motorferdselloven. (1977). *Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag* (LOV-1977-06-10-82). Lovdata. <https://lovdata.no/lov/1977-06-10-82>

Forskrift for motorkjøretøyer i utmark etc. (1988). *Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag* (FOR-1988-05-15-356). Lovdata. <https://lovdata.no/forskrift/1988-05-15-356>

Forskrift om snøskuterløyper, Engerdal. (2018). *Forskrift om snøskuterløyper, Engerdal kommune, Innlandet* (FOR-2018-08-15-1652). Lovdata. <https://lovdata.no/forskrift/2018-08-15-1652>

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Formannskapet vedtar å legge forslag til revisjon av lokal forskrift om snøskuterløyper i Engerdal kommune ut på høring og offentlig ettersyn, med de avgrensningene og føringene som følger av punktene nedenfor.

1. Løype 14 – omlegging via Buvika tas med i høringsforslaget med vilkår om redusert fartsgrense 30 km/t gjennom/nær Buvika, tydelig merking, krav om trygge snø- og isforhold og særskilt hensyn til bebyggelse, friluftsliv, naturbeitemark og kulturminner.
2. Ny løype mellom Drevsjø camping og Gløtvold Handel tas med i høringsforslaget med vilkår om at løypa avsluttes før fylkesveg 26, at kjøring over offentlig veg ikke inngår i løypa, at fartsgrense settes til 30 km/t, og at endepunktet merkes og skiltes tydelig.
3. Løype 5 – omlegging ved Fredheim tas med i høringsforslaget med vilkår om 30 km/t på omleggingsstrekningen, 20 km/t ved kryssing av fylkesveg 26, tydelig skilting/vikeplikt og avklaring av mulig vannledning over innmark før sluttbehandling og før løypa eventuelt prepareres eller åpnes.
4. Ny innløype fra Rendalen til Snerta tas med i høringsforslaget med vilkår om at kryssing av Snerta, herunder eventuell bru eller annen kryssingsløsning, må avklares før endelig vedtak. Høringsforslaget skal tydelig beskrive at løypa ikke kan vedtas dersom nødvendig kryssingsløsning krever terrenginngrep i strid med motorferdsselforskriften § 4a.
5. Løype 16 tas med i høringsforslaget med vilkår om fast trasé, lav hastighet ved hytte-/seterområder, tydelig merking, tilstrekkelig snødekke og avklaring av grunneier- og rettighetsforhold før endelig vedtak.
6. Løype 16a tas med i høringsforslaget med vilkår om fast trasé, lav hastighet ved hytte-/seterområder, tydelig merking, tilstrekkelig snødekke og avklaring av grunneier- og rettighetsforhold før endelig vedtak.
7. Løype 16b tas med i høringsforslaget i sin helhet, inkludert aktuelle stikkveger/adkomstløyper i Litlråsen-området. Det legges til grunn særskilte vilkår om 30 km/t på hovedtraseen, 20 km/t på stikkveger/adkomstløyper inn mot hytter, seterbebyggelse, vannpost og andre konfliktutsatte punkter, tydelig merking og restriktiv rasting/opphold. Høringen skal særskilt belyse om disse tiltakene er tilstrekkelige for å redusere ulempene for hytte-/seterområdet før endelig vedtak.
8. Løype 17 – Rødalen tas med i høringsforslaget med strenge vilkår om fast hovedtrasé, standard åpningstid 08:00–22:00, lav hastighet på utsatte punkter, mulighet for midlertidig stenging ved sårbare forhold, særskilt vurdering av sensitive artsdata og tydelig informasjon om forholdet til Sverige og kommunens løypeansvar. Høringsforslaget skal også omfatte avgrenset, kartfestet og regulert adgang til rasting og fiskeadkomst på islagte vann i Rødalen, der dette er nødvendig for løypas formål og kan gjennomføres uten uakseptable virkninger for naturmangfold, friluftsliv, sikkerhet eller foreslått verneområde.
9. Grunneiersamtykke må foreligge før endelig vedtak for alle løyper som berører privat eller offentlig grunn. Manglende grunneiersamtykke på høringstidspunktet er ikke alene til hinder for høring, men løype kan ikke fastsettes endelig uten nødvendig samtykke.
10. Kommunedirektøren gis fullmakt til å gjøre redaksjonelle justeringer i høringsdokumentene, oppdatere kartvedlegg, kontrollere løypenummer og innarbeide nødvendige presiseringer i forskriftsutkastet før utsending på høring.
11. Høringsfristen settes til minst seks uker fra kunngjøring.

Oppsummering

Saken gjelder om forslag til revidert lokal forskrift om snøskuterløyper i Engerdal kommune skal sendes på høring og offentlig ettersyn. Behandlingen gjelder ikke endelig fastsetting av løypene. Formannskapet skal ta stilling til hvilke løyper som skal inngå i høringsforslaget, og hvilke avgrensninger eller vilkår som bør legges til grunn før høring.

Konsekvensutredning viser at revisjonen kan gi bedre sammenheng i løypenettet, bedre tilkomst til enkelte hytte-/seterområder, kortere forbindelser til servicefunksjoner og mer forutsigbar regulering av motorferdsel. Samtidig berører flere av løypene viktige eller svært viktige friluftslivsområder, støyfølsom bebyggelse, naturverdier og sikkerhetstemaer.

De mest krevende avveiningene gjelder løype 16b ved Litlråsen, løype 17 til Rødalen og den nye løypa fra Rendalen til Snerta. For løype 16b er støy og nærføring til hytte-/seterbebyggelse sentralt, men løypa har samtidig en praktisk funksjon som adkomst inn i hytte-/seterområdet. For løype 17 er samlet belastning på friluftsliv, støy, naturmangfold og arealkrevende arter sentralt, samtidig som løypas nytte blant annet er knyttet til fiskeadkomst vinterstid. For Rendalen-Snerta er kryssing av Snerta et rettslig og praktisk avklaringspunkt fordi snøskuterløyper etter motorferdselforskriften § 4a ikke skal kreve terrenginngrep.

Kommunedirektøren anbefaler at samtlige løyper sendes på høring, men med konkrete vilkår og avbøtende tiltak. Rendalen-Snerta anbefales sendt på høring med tydelig forbehold om at kryssing av Snerta og eventuell bru må avklares før endelig vedtak. Løype 16, 16a og 16b anbefales sendt på høring samlet, fordi løypene henger funksjonelt sammen. For løype 16b foreslås strenge vilkår om lav hastighet, særskilt regulering av stikkveger/adkomstløyper og restriktiv rasting. For løype 17 anbefales høring med strenge vilkår, samtidig som høringen bør avklare om det kan åpnes for avgrenset og regulert fiskeadkomst på islagte vann i Rødalen.

Bakgrunn

Engerdal kommune har lokal forskrift om snøskuterløyper. Forskriften trådte i kraft i 2018 og er senere revidert ved flere anledninger. I forbindelse med ny revisjon har kommunen utarbeidet en konsekvensutredning for nye, endrede og tidligere opphevede løyper.

Konsekvensutredningen er utarbeidet som faglig grunnlag for vurdering av om løypeforslag kan sendes på høring.

Revisjonen omfatter omlegging av løype 14 via Buvika, omlegging av løype 5 ved Fredheim, ny tilknytning mellom Drevsjø camping og Gløtvold Handel, ny innløype fra Rendalen til Snerta, ny vurdering av løype 16, 16a og 16b ved Gammelsætra/Røsætra/Litlråsen og ny vurdering av løype 17 til Rødalen.

Løype 16, 16a, 16b og 17 er tidligere opphevet etter klagebehandling. For løype 16, 16a og 16b gjaldt dette særlig mangelfulle vurderinger av støy og virkninger for hytte-/boligområder, og for løype 16b også grunneiersamtykke. For løype 17 var mangelfulle vurderinger av naturmangfold sentralt. Dette er bakgrunnen for at disse løypene er vurdert på nytt og mer detaljert i konsekvensutredningen.

Kunnskapsgrunnlaget omfatter konsekvensutredningen, KI-analyser, støyrapport utarbeidet av Feste Landskap Arkitektur NordØst AS, Norconsults utredning for Rendalen-Snerta, verneplan- og naturfaglig materiale for Engermarka, kommunens kartgrunnlag, Naturbase, Artskart, rovviltdata, sensitive artsdata der dette er relevant, kulturminnedata, lokal kunnskap og tidligere klage-/saksbehandling.

Etter motorferdselforskriften § 4a skal kommunen før høring utrede virkninger for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet. Kommunen skal også kartlegge og verdsette friluftslivsområder der løypene planlegges, og ta hensyn til blant annet støy, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø, sikkerhet og reindrift. Høringen vil gjennomføres før eventuell sluttbehandling og endelig vedtak av lokal forskrift.

Vurdering

Overordnet rettslig og faglig ramme

Kommunens adgang til å fastsette snøskuterløyper er regulert av motorferdselforskriften § 4a. Bestemmelsen gir kommunen adgang til å fastsette løyper i lokal forskrift, men setter samtidig klare rettslige rammer. Løyper kan blant annet ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder, de skal ikke kreve terrenginngrep, de må ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften, og grunneier må samtykke før løype kan fastsettes over eiendommen.

Det må skilles mellom rettslige begrensninger og skjønnsmessige avveininger. Dersom en løype krever terrenginngrep eller legges i et område der forskriften ikke åpner for løype, kan den ikke fastsettes. Andre hensyn, som støy, ulemper for friluftsliv, naturmangfold, landskap, hytter og sikkerhet, må vurderes konkret. Negative virkninger er ikke automatisk til hinder for høring, men de må være synliggjort, veid mot nytten av løypa og eventuelt avbøtes gjennom vilkår, endret trasé eller begrensninger.

Støy og andre ulemper for friluftslivet er et særlig viktig tema. Stillhet og fravær av motorisert ferdsel kan være en vesentlig kvalitet i vinterfriluftslivet, særlig i store sammenhengende utmarksområder. Samtidig må vurderingen gjøres konkret for hver løype. En kort omlegging i et tettstedsnært og allerede påvirket område kan ikke vurderes likt som en ny løype inn i et stille og lite tilrettelagt utmarksområde.

Samlet vurdering av revisjonen

Revisjonen innebærer samlet sett en økning og endring av løypenettet. Flere av tiltakene har en tydelig nytte: bedre tilknytning for Buvika, tryggere/mer hensiktsmessig løsning ved Fredheim, kortere forbindelse til handel og kafé ved Drevsjø, mulig sammenkobling med Rendalen, mer regulert tilkomst til hytte-/seterområder og adgang til Rødalen.

De største negative virkningene er knyttet til friluftsliv, støy og naturmangfold. Dette gjelder særlig løype 16b og løype 17. For Rendalen-Snerta er kryssing av Snerta en vesentlig uavklart forutsetning, men kommunedirektøren vurderer at dette kan håndteres ved at løypa sendes på høring med tydelig forbehold om avklaring før endelig vedtak. Høring vurderes som riktig fordi den vil gi et bredere grunnlag for å vurdere berørte interesser, mulige justeringer og nødvendige vilkår før sluttbehandling.

Løype 14 – omlegging via Buvika

Løype 14 foreslås omlagt slik at den legges via Buvika før den føres videre mot Elgå. Formålet er å gi Buvika tilknytning til løypenettet og samtidig redusere strekningen med kjøring over åpen is på Femunden sammenlignet med dagens trasé. Dette kan gi en sikkerhetsmessig gevinst, selv om løypa fortsatt er avhengig av trygge is- og snøforhold.

De viktigste negative virkningene er knyttet til friluftsliv, støy og nærføring til bebyggelse/fritidsbebyggelse ved Buvika og Fiskevollen. Løypa berører svært viktig friluftslivsområde, og støyrapporten viser at anbefalingene for støy i viktige og svært viktige vinterfriluftslivsområder ikke tilfredsstilles. For støyfølsom bebyggelse kan anbefalt grenseverdi ivaretas dersom fartsgrense 30 km/t legges til grunn gjennom/nær Buvika.

Naturmangfold, landskap, kulturminner og sikkerhet vurderes som håndterbare dersom løypa merkes tydelig, det ikke gjennomføres terrenginngrep, inn- og utkjøringspunkt over land/is kontrolleres, og det tas særskilt hensyn til naturbeitemark og kulturminner i Buvika. Grunneiersamtykke/avtale med Statskog SF må foreligge før endelig vedtak.

Kommunedirektøren anbefaler at løype 14 sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak. Vilkårene bør minst omfatte 30 km/t gjennom/nær Buvika, tydelig merking og skilting, åpning bare ved trygge snø- og isforhold, ingen tilrettelegging for rasting/stans nær bebyggelse, naturbeitemark eller kulturminner, og avklaring av grunneier- og rettighetsforhold før sluttbehandling.

Ny løype mellom Drevsjø camping og Gløtvold Handel

Formålet med løypa er å gi en kortere forbindelse mellom eksisterende løypenett ved Drevsjø camping og handel/kafé ved Gløtvold Handel. Dagens løsning innebærer en betydelig omveg via eksisterende løypenett. Etter dialog med fylkeskommunen er det avklart at løypa ikke skal krysse fylkesveg 26. Løypa avsluttes derfor sør/vest for vegen, og brukere må parkere snøskuteren og gå over vegen for å nå butikk og kafé.

Dette reduserer løypas måloppnåelse sammenlignet med en full tilknytning til sentrumsområdet og drivstoffanlegget. Løypa vil ikke gi direkte adkomst til bensinstasjonen. Kommunedirektøren vurderer likevel at formålet delvis oppnås fordi løypa gir kortere og mer praktisk tilgang til butikk og kafé i gangavstand. En lengre alternativ trasé som gir bedre måloppnåelse er ikke dokumentert i utredningen. Dersom slik trasé vurderes, må den utredes særskilt.

Negative virkninger er særlig knyttet til friluftsliv, støy, camping/nærmiljø og sikkerhet ved endepunktet. Området er svært viktig nærturterreng og har vinterbruk, men det er også allerede påvirket av veg, bebyggelse, camping, næring, skiløype, eksisterende løypenett og annen aktivitet. Konflikten vurderes derfor som håndterbar med tydelig avgrensning, lav hastighet og god skilting.

Kommunedirektøren anbefaler at ny løype mellom Drevsjø camping og Gløtvold Handel sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak. Vilkårene bør være at løypa avsluttes før fylkesveg 26, at kryssing av vegen ikke inngår i løypa, at fartsgrensen settes til 30 km/t, at endepunktet skiltes tydelig, at det ikke tilrettelegges for rasting/samlingspunkt ved endepunktet, og at parkering/stans med snøskuter skjer på en ryddig og trafiksikker måte.

Løype 5 – omlegging ved Fredheim

Omleggingen gjelder en kort strekning av eksisterende løype 5 ved Fredheim/Drevsjø. Formålet er å flytte gjennomgangstrafikk bort fra bensinstasjonsområdet på eiendom 165/210, der dagens trasé gir støy, trafikk, slitasje på dekke og konflikt med ordinær drift. Omleggingen flytter kryssing av fylkesveg 26 om lag 80-90 meter østover og legger kryssingen mest mulig vinkelrett på vegen.

Tiltaket ligger i et sentrumsnært og allerede påvirket område. Naturmangfold, landskap og kulturminner vurderes ikke som sentrale konfliktpunkter. De viktigste temaene er støy/nærføring til boliger, sikker kryssing av fylkesveg og mulig vannledning over innmark på eiendom 165/184 med vannforsyning til 165/100.

Konsekvensutredningen viser at tre boenheter berøres innenfor 60 meter, hvorav to allerede er berørt av eksisterende løype. Lav hastighet er derfor nødvendig. Kryssingen av fylkesveg krever tydelig skilting, vikeplikt og 20 km/t. Når det gjelder vannledning, er kunnskapsgrunnlaget ikke tilstrekkelig til endelig konklusjon om risiko. Det er ikke dokumentert at kommunen har økonomisk ansvar dersom ledningen skades, men etablering, preparering eller bruk av løypa kan gi økonomisk risiko dersom traseen påvirker vannforsyningen. Dette må avklares teknisk før sluttbehandling og før eventuell preparering eller åpning.

Kommunedirektøren anbefaler at løype 5 ved Fredheim sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak. Det er ikke nødvendig å avklare vannledningen fullt ut før høring dersom usikkerheten omtales i høringsgrunnlaget, men teknisk avklaring må foreligge før sluttbehandling. Dersom avklaringen viser at risikoen ikke kan håndteres gjennom justering, sikring eller avtale, må traseen endres eller tas ut før endelig vedtak.

Ny innløype fra Rendalen til Snerta

Rendalen-Snerta har en tydelig funksjon som tilkoblingsløype mellom Rendalen kommunes løypenett og eksisterende løypenett i Engerdal. Store deler av traseen følger myrdrag, gammel traktorveg, skogsbilveg og eksisterende kjørespor. Dette reduserer behovet for fysisk tilrettelegging og gjør traseen mer robust enn en ren terrengtrasé.

Konsekvensutredningen viser likevel flere konflikt- og avklaringspunkter. Det gjelder naturmangfold, vinterbeite for elg, reindrift/Rendal renselskap der relevant, støy/nærføring til bebyggelse, grunneier- og rettighetsforhold og sikkerhet. Det mest avgjørende punktet er kryssing av Snerta. Etter kryssing av Femundselva via eksisterende bru må traseen også krysse sideelva Snerta. Det finnes ikke bru på aktuelt kryssingspunkt, og elva vurderes som for stor/stri til sikker naturlig kryssing på snø eller is.

Motorferdsloven § 4a åpner ikke for løyper som krever terrenginngrep. Dersom en bru eller annen kryssingsløsning krever graving, fundamentering, utfylling, omfattende fjerning av kantvegetasjon eller andre varige inngrep, kan løypa ikke fastsettes i denne formen. Det er derfor ikke tilstrekkelig avklart om løypa kan gjennomføres innenfor regelverket. Dette er et annet og mer grunnleggende avklaringspunkt enn ordinær merking eller enkle sikkerhetstiltak.

Kommunedirektøren anbefaler at Rendalen-Snerta sendes på høring med tydelig forbehold. Før endelig vedtak må kommunen ha en konkret og dokumentert løsning for kryssing av Snerta som viser hva tiltaket innebærer, om løsningen kan etableres uten terrenginngrep i strid med motorferdsloven § 4a, hvilke tillatelser eller avklaringer som kreves, hvilke

kostnads- og ansvarsforhold som følger av løsningen, og hvordan hensynet til sikkerhet, naturmangfold og kantvegetasjon ivaretas. Dersom avklaringen viser at nødvendig kryssingsløsning krever terrenginngrep i strid med forskriften, eller at kryssingen ikke kan løses på en forsvarlig måte, må løypa justeres eller tas ut før endelig vedtak. Høring vurderes likevel som hensiktsmessig nå fordi formålet med løypa er klart, og fordi høringen kan gi nødvendige innspill fra grunneiere, rettighetshavere, sektormyndigheter og brukere.

Løype 16, 16a og 16b – Gammelsætra/Røsætra/Litlråsen

Løype 16, 16a og 16b vurderes samlet fordi de henger geografisk og funksjonelt sammen, men hver delstrekning må likevel vurderes særskilt. Løypene skal gi tilkomst fra eksisterende løypenett til hytte-/seterområdene ved Gammelsætra, Røsætra og Litlråsen. Løype 16 og 16a har i hovedsak funksjon som tilførselsløyper inn mot Litlråsen-området. Dersom løype 16b ikke inngår, svekkes derfor også den praktiske nytten av løype 16 og 16a vesentlig.

Løypene ble tidligere opphevet etter klagebehandling, særlig på grunn av mangelfulle vurderinger av støy og virkninger for hytte-/boligområder. For løype 16b ble også grunneiersamtykke trukket fram. Dette gjør at kommunen må være særlig tydelig på støy, nærføring til bebyggelse, åpningstid, fartsgrenser, grunneiersamtykke og forholdet mellom fast løype og dispensasjonspraksis.

Å etablere fast løype er ikke automatisk bedre enn dispensasjoner. En fast løype kan gi bedre styring, merking, kontroll, forutsigbarhet og likebehandling, og kan redusere administrativ ressursbruk til enkeltsøknader. Samtidig kan en åpen løype gi mer samlet ferdsel enn dagens dispensasjonspraksis, særlig dersom den får en generell rekreasjonsfunksjon utover nødvendig hytte-/seteradkomst. Dette må vurderes for hver delstrekning.

Løype 16

Løype 16 har funksjon som tilkomst-/forbindelseløype i området Gammelsætra/Litlråsen. Konfliktene er knyttet til friluftsliv, støy og hytte-/seterområder, men vurderes mindre omfattende enn for løype 16b. En fast løype kan gi bedre kanalisering av ferdsel og mer forutsigbar bruk enn enkeltdispensasjoner, forutsatt lav hastighet og tydelig merking.

Kommunedirektøren anbefaler at løype 16 sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak. Vilårene bør omfatte fast trasé, lav hastighet nær hytter/seter, tydelig merking, ingen sidekjøring, begrenset rasting/opphold på konfliktpunkter og avklaring av grunneier- og rettighetsforhold før endelig vedtak.

Løype 16a

Løype 16a har tilsvarende funksjon for området Røsætra/Litlråsen. Kunnskapsgrunnlaget viser at løypa berører hytte-/seterbruk og kartlagt friluftslivsområde, men konfliktbildet vurderes som håndterbart dersom ferdselen kanaliseres og reguleres. Fast løype kan gi bedre forutsigbarhet for brukerne og kommunen, men må ikke utformes slik at den gir unødvendig økning i rekreasjonskjøring nær hytter.

Kommunedirektøren anbefaler at løype 16a sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak. Vilårene bør omfatte fast trasé, lav hastighet nær hytter/seter, tydelig merking, ingen sidekjøring, begrenset rasting/opphold på konfliktpunkter og avklaring av grunneier- og rettighetsforhold før endelig vedtak.

Løype 16b

Løype 16b er den mest konfliktfylte delstrekningen i dette området. Støyrapporten viser vesentlig nærføring til hytte-/seterbebyggelse ved Litlråsen, særlig dersom stikkveger/adkomstløyper inngår. Konsekvensutredningen peker på at støy, hytte-/seterområder, friluftsliv og samlet belastning må vurderes nøye.

Kommunedirektøren vurderer at løype 16b må behandles som hele det faktiske adkomstsysteet i Litlråsen-området. Dersom høringen bare omfatter hovedtraseen, vil mange hytteeiere fortsatt måtte søke dispensasjon for kjøring fra løypa og fram til egen hytte. Den faktiske kjøringen kan dermed bli tilnærmet den samme, men med mindre samlet regulering, mindre forutsigbarhet og fortsatt behov for enkeltsaksbehandling.

Det er ikke i seg selv et argument for fast løype at det allerede foregår eller kan forventes kjøring i området. Kommunedirektøren vurderer likevel at det i denne saken er mer hensiktsmessig å sende hele løype 16b på høring enn å skyve store deler av den faktiske kjøringen over i dispensasjonssporet. En åpen løype kan gi økt allmenn ferdsel sammenlignet med dagens praksis, men kan samtidig gi tydeligere rammer for hvor det kan kjøres, lavere hastighet, bedre merking, enklere kontroll og større forutsigbarhet for både brukere og berørte hytte-/setereiere.

Kommunedirektøren anbefaler at løype 16b sendes på høring i sin helhet, inkludert aktuelle stikkveger/adkomstløyper, med strenge vilkår. Det bør legges til grunn 30 km/t på hovedtraseen og 20 km/t på stikkveger/adkomstløyper inn mot hytter, seterbebyggelse, vannpost og andre særlig konfliktutsatte punkter. Det bør ikke tilrettelegges for rasting, opphold eller samlingspunkt nær hytter, seterhus eller vannpost. Høringen må brukes aktivt til å avklare om ulempene for berørte hytte-/setereiere kan håndteres gjennom slike vilkår, eller om deler av løypa likevel bør tas ut før endelig vedtak.

Kommunedirektøren vurderer at det kan være hensiktsmessig å etablere en egen korttype for avgrenset bruk av løype 16, 16a og 16b. Bakgrunnen er at disse løypene i stor grad har funksjon som adkomstløyper til hytte- og seterområdene ved Gammelsætra, Røsætra og Litlråsen. En slik korttype må utformes som en betalingsordning for avgrenset bruk av bestemte løyper, og ikke som en særskilt rett til motorferdsel utenfor forskriftsfastsatte løyper. Eventuelle korttyper og priser fastsettes eller godkjennes av kommunen i tilknytning til løypekortordningen.

Løype 17 – Rødalen

Løype 17 har funksjon som adkomst til Rødalen, fiskevann, buer/koier, utleiehytte og eventuell videre forbindelse mot Sverige. Løypa kan gi bedre og mer regulert vintertilgjengelighet til et område som i dag i hovedsak er tilgjengelig gjennom dispensasjoner, leiekjøring eller annen lovlig transport. Det er få dispensasjoner i området etter at kommunen har strammet inn praksis.

Samtidig er løype 17 en av de mest konfliktfylte løypene i revisjonen. Rødalen ligger i et større område med store naturverdier, nær foreslått vern av Engermarka. Det foreligger sensitive artsdata som må behandles skjermet og vurderes etter føre-var-prinsippet. Løypa går gjennom svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk, og støyrapporten viser at anbefalte grenser for støy i viktige/svært viktige friluftslivsområder ikke tilfredsstilles.

Det er positivt at første del av traseen er flyttet til eksisterende veg opp mot Storkjølen, og at traseen går utenfor foreslått verneområde. Dette reduserer risikoen for terrenginngrep og konflikt med kommende skogvern/vernegrenser. Det fjerner likevel ikke den samlede belastningen knyttet til støy, friluftsliv, naturmangfold, landskap, urørt preg, sikkerhet ved vann/elv/kulper og mulig økt ferdsel mot Sverige.

Det finnes ikke dokumentert alternativ trasé som både ivaretar formålet og gir vesentlig lavere konflikt. Dagens situasjon med dispensasjoner gir mindre allmenn ferdsel, men også mindre tilgjengelighet for allmennheten og mer enkeltsaksbehandling. Kommunedirektøren vurderer at løypa ligger nær grensen for hva som kan anbefales, men at høring kan gi nødvendig bredde i kunnskapsgrunnet før endelig beslutning.

Kommunedirektøren anbefaler at løype 17 sendes på høring med strenge vilkår/avbøtende tiltak. Vilklårene bør omfatte fast hovedtrasé, standard åpningstid 08:00–22:00, lav hastighet på utsatte punkter, stenging ved sårbare forhold, intern og skjermet oppfølging av sensitive artsdata, tydelig informasjon om natur- og friluftslivshensyn, og avklaring av forholdet til grensepassering mot Sverige. Dersom høringen eller nye artsopplysninger viser større konflikt enn lagt til grunn, bør løypa tas ut eller endres før endelig vedtak.

Samtidig bør høringsforslaget ikke utformes slik at all aktivitet utenfor selve hovedtraseen utelukkes dersom dette fjerner en vesentlig del av løypas formål. En viktig del av formålet med løype 17 er tilgang til fiskevann vinterstid. Kommunedirektøren vurderer derfor at høringen bør omfatte spørsmål om avgrenset, kartfestet og regulert adgang til rasting og fiskeadkomst på islagte vann i Rødalen. Dette skal ikke forstås som generell fri sidekjøring i terrenget, men som nærmere avgrenset adgang på islagte vann der formålet er fiske og kortvarig opphold. Dersom adgangen skal gå lenger enn den ordinære 30-meters rastingstillatelsen, må dette kartfestes, vurderes særskilt og reguleres tydelig i forskrift og kart før endelig vedtak.

Økonomiske konsekvenser

Revisjonen vil gi økonomiske konsekvenser knyttet til kartarbeid, merking, skilting, informasjon, drift, kontroll, oppfølging av høringsinnspill og eventuell senere justering av forskrift og løypekart. Det er ikke lagt inn dokumenterte kostnadsoverslag i konsekvensutredningen, og saksfremlegget legger derfor ikke til grunn bestemte beløp.

For løyper som sendes på høring med vilkår, må det påregnes kostnader til fartsgrenseskilt, informasjons- og hensynsskilt, tydelig endepunktmerking, merking av kryssinger, kontroll av is- og snøforhold og eventuelle stengingsrutiner. Kostnadsfordeling mellom kommunen, løypeforeninger, grunneiere eller andre aktører må avklares før endelig vedtak og drift.

For løype 5 ved Fredheim er det en usikker økonomisk risiko knyttet til mulig vannledning over innmark. Det er ikke grunnlag for å konkludere med at kommunen har økonomisk ansvar dersom ledningen skades, men risikoen må avklares før løypa prepareres eller åpnes. Dersom risikoen er reell, må traseen justeres, sikringstiltak vurderes eller ansvar avklares gjennom avtale.

For Rendalen-Snerta er eventuell bru eller annen kryssingsløsning over Snerta ikke avklart. Kostnader til bru, prosjektering, tillatelser, vedlikehold og ansvar er usikre. Løypa kan likevel sendes på høring med tydelig forbehold om at teknisk løsning, kostnader, ansvar og forholdet

til forbudet mot terrenginngrep må være avklart før endelig vedtak. Dersom nødvendig løsning ikke kan gjennomføres innenfor regelverket, må løypa justeres eller tas ut før sluttbehandling.

For løype 16b og løype 17 kan det bli behov for mer omfattende oppfølging, kontroll, informasjon og eventuell stenging enn for enklere og mer sentrumsnære løyper. For løype 16b må det tas høyde for at hele adkomstsyste­met, inkludert stikkveger/adkomstløyper, sendes på høring. For løype 17 må eventuell regulert fiskeadkomst på islagte vann kartfestes og vurderes særskilt før endelig vedtak.

Administrative konsekvenser

Høring av revidert forskrift vil kreve administrativ oppfølging i form av ferdigstilling av høringsdokumenter, kart, forskriftsutkast, adresselister, kunngjøring, direkte varsling til berørte parter, vurdering av høringsinnspill og forberedelse av sluttbehandling.

Grunneiersamtykker og rettighetshaverforhold må avklares før endelig vedtak. Dette gjelder alle nye, endrede og gjenopptatte løype­streknin­ger. For statsallmenning må dialog med Statskog SF, fjellstyre og eventuelle berørte bruksrettshavere følges opp. For private eiendommer må skriftlig samtykke innhentes.

For løype 16, 16a, 16b og 17 kan etablering av fast løype påvirke behovet for dispensasjonsbehandling. Der en fast løype erstatter gjentatte dispensasjoner, kan dette gi bedre forutsigbarhet og mindre enkeltsaksbehandling. Dette er særlig relevant for løype 16b, der en avgrensning til bare hovedtrasé kan føre til at mange brukere fortsatt må søke dispensasjon for korte adkomster inn til hytter. Samtidig kan åpne løyper gi økt behov for kontroll, håndheving, stenging og oppfølging av avvik, særlig ved stikkveger/adkomstløyper, rasting, fiskeadkomst og sensitive områder.

Kommunen må ha rutiner for årlig vurdering av åpning og stenging av løyper, særlig ved dårlige snø-/isforhold, reindrift der relevant, sikkerhet og naturmangfold. For løype 17 må det i tillegg vurderes rutiner for intern kontroll av oppdatert kunnskap om sensitive arter før sesongåpning.

Konsekvenser for folkehelsen

Revisjonen kan ha både positive og negative folkehelsevirkninger. Positivt kan løypene gi økt tilgang til natur, rekreasjon, sosial aktivitet, fiske, hytte-/seterbruk og utmarksopplevelser vinterstid. Dette kan ha betydning både for fastboende, hytteeiere, tilreisende og personer som har begrenset mulighet til å ferdes langt uten motorisert transport.

Samtidig kan snøskuterløyper gi negative virkninger gjennom støy, uro, redusert opplevelse av stillhet, konflikter mellom brukergrupper og risiko for ulykker. Dette er særlig relevant i nærturområder med skiløpere og gående, ved hytte-/seterområder, ved vegkryssinger, på islagte vann og i fjell- og utmarksområder med vær- og føreforhold som kan endre seg raskt.

Kommunedirektøren vurderer at folkehelsevirkningene samlet kan være akseptable dersom løypene reguleres tydelig. Viktige tiltak er lav hastighet i sårbare områder, tydelig merking, god informasjon, kontroll av is- og snøforhold, avgrensning av rasting og samlingspunkt, og mulighet for stenging ved utrygge eller sårbare forhold. Hensynet til stillhet og ikke-motorisert friluftsliv må inngå som et reelt hensyn i sluttbehandlingen.

Alternativ

Et reelt alternativ til kommunedirektørens forslag er å ta løype 16, 16a, 16b og 17 ut av høringsforslaget. Dette vil redusere støybelastning, nærføring til hytte-/seterbebyggelse og samlet belastning på friluftsliv og naturmangfold i Litlrøåsen-/Rødalen-området. Alternativet vil samtidig innebære at behovet for vinteradkomst til hytter, setrer, buer/koier og fiskevann i større grad fortsatt må håndteres gjennom dispensasjoner, leiekjøring eller annen lovlig transport.

Kommunedirektøren vurderer likevel at det er mer hensiktsmessig å sende løype 16, 16a, 16b og 17 på høring med tydelige vilkår, slik at berørte grunneiere, hytteeiere, rettighetshavere, sektormyndigheter, friluftsjntresser og brukere får uttale seg om hele den faktiske bruken før endelig beslutning. For løype 16b tilsier dette at også aktuelle stikkveger/adkomstløyper bør inngå i høringen, men med særskilte vilkår om 20 km/t på stikkveger/adkomstløyper og 30 km/t på hovedtraseen. For løype 17 tilsier dette at høringen også bør omfatte spørsmålet om avgrenset, kartfestet og regulert fiskeadkomst på islagte vann i Rødalen.

Et annet alternativ er å utsette hele revisjonen til alle grunneiersamtykker, rettighetshavere, tekniske avklaringer og kartdetaljer er ferdigstilt. Dette ville redusere usikkerhet før høring, men samtidig forsinke revisjonen og gjøre at også mindre konfliktfylte løypeforslag ikke kommer videre. Kommunedirektøren vurderer at det er mer forholdsmessig å sende løypene på høring nå, med tydelige vilkår og forbehold der kunnskapsgrunnlaget fortsatt må suppleres før endelig vedtak. For Rendalen-Snerta innebærer dette at høring kan gjennomføres nå, mens kryssingen av Snerta må avklares før sluttbehandling.

Samlet anbefaling per løype

Løype / tiltak	Anbefalingskategori	Hovedbegrunnelse
Løype 14 – Buvika	Sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak	Tydelig nytte for tilknytning og kortere isstrekning. Konflikt med støy/friluftsliv og nærføring ved Buvika håndteres med 30 km/t, merking og krav til is-/snøforhold.
Drevsjø camping– Gløtvold Handel	Sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak	Gir kortere tilgang til butikk/kafé, men ikke drivstoff. Løypa avsluttes før Fv. 26 og må ha tydelig endepunkt, 30 km/t og ingen tilrettelegging for samlingspunkt.
Løype 5 – Fredheim	Sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak	Kort omlegging som fjerner gjennomgangstrafikk fra bensinstasjon. Støy, vegkryssing og mulig vannledning må håndteres med lav hastighet, skilting og teknisk avklaring før sluttbehandling.
Rendalen–Snerta	Sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak	Kryssing av Snerta er ikke avklart. Løypa kan sendes på høring nå, men med tydelig krav om at eventuell bru eller annen kryssingsløsning må avklares før endelig vedtak. Dersom løsningen krever terrenginngrep i strid med § 4a, må løypa justeres eller tas ut før sluttbehandling.
Løype 16	Sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak	Kan gi regulert tilkomst til hytte-/seterområde. Konflikter med støy/friluftsliv håndteres med fast trasé, lav hastighet og tydelig merking.
Løype 16a	Sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak	Kan gi regulert tilkomst til Røsætra/Litlrøåsen. Må ha fast trasé, lav hastighet og tydelig merking.
Løype 16b	Sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak	Hele løypa, inkludert aktuelle stikkveger/adkomstløyper, bør høres fordi en ren hovedtrasé kan gi samme faktiske kjøring gjennom dispensasjoner. Strengte vilkår om 30 km/t på hovedtrasé, 20 km/t på stikkveger/adkomstløyper, tydelig merking og restriktiv rasting må legges til grunn.
Løype 17 – Rødalen	Sendes på høring med vilkår/avbøtende tiltak	Tydelig nytte for adkomst til Rødalen, buer/koier og fiskevann, men stor konflikt med naturmangfold, friluftsliv og støy. Høring bør omfatte fast hovedtrasé og avgrenset, kartfestet og regulert fiskeadkomst på islagte vann, med strenge vilkår og mulighet for endring eller uttak før endelig vedtak.