

FORSKRIFT OM SNØSKUTERLØYPER

KVÆNANGEN KOMMUNE

Kvæningen snøskuterløyper
PROSJEKTNUMMER 10220957



4. UTTALESER TIL OPPSTARTVARSEL

Sentralbord Kvæningen kommune

Fra: Anders Tandberg <fmfianta@fylkesmannen.no>
Sendt: fredag 15. mai 2020 15:04
Til: Sentralbord Kvæningen kommune
Emne: Melding fra Fylkesmannen
Vedlegg: Fylkesmannens uttalelse - varsel om oppstart - forskrift om snøskuterløyper - Kvæningen kommune.pdf

Vår ref 2020/2153

Vennlig hilsen

Anders Tandberg | overingeniør miljø
e-post: fmfianta@fylkesmannen.no





Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Romssa ja Finnmarkku fylkkamánni
Tromssan ja Finmarkun maaherra

Vår dato:

15.05.2020

Vår ref:

2020/2153

Deres dato:

20.02.2020

Deres ref:

2016/196-17

Kvæningen kommune - postmottak
Rådhuset, Gárgu 8
9161 BURFJORD

Saksbehandler, innvalgstelefon
Anders Tandberg, 78 95 03 34

Fylkesmannens uttalelse - varsel om oppstart - forskrift om snøskuterløyper - Kvæningen kommune

Vi viser til brev fra Kvæningen kommune datert 20. februar 2020 vedrørende varsel om oppstart av prosess med å fastsette forskrift om snøskuterløyper jf. motorferdselloven § 4a og forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4a (heretter nasjonal forskrift, nf. § 4a).

Vi er tilfreds med at kommunen har kommet i gang med forskriftsarbeidet. Kommunens fremdriftsplan gir en god oversikt over prosess- og utredningskrav. Om kommunen ønsker det, stiller Fylkesmannen seg til disposisjon for et veiledningsmøte (Skype). Ta da kontakt med undertegnede saksbehandler for å avtale møtetidspunkt.

Fylkesmannens uttalelse til prosess og utredningskrav

Rammer for forskriftsarbeidet

Bakgrunnen for saken er at motorferdselloven og *forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag* (heretter nasjonal forskrift, nf.) ble endret den 19. juni 2015, slik at kommunene nå har adgang til å fastsette kommunal forskrift om snøskuterløyper. For Nord-Troms og Finnmark sin del innebærer lovendringen at kommunene innenfor en overgangsperiode på seks år må behandle eksisterende løyper etter nytt regelverk da de eksisterende løyeforskriftene fastsatt av Fylkesmannen oppheves 19. juni 2021.

Nasjonal forskrift § 4a angir hvilke krav som stilles til kommunens saksbehandling og hvilke hensyn som skal tas ved fastsetting av snøskuterløyper (utredningskrav). Forvaltningslovens kapittel VII gjelder for kommunens utarbeidelse og fastsettelse av snøskuterløyper. Videre skal forslag til snøskuterløyper sendes på høring som beskrevet i plan- og bygningsloven § 11-14. Fylkesmannen er klageinstans for kommunens vedtak jf. nasjonal forskrift § 4a og høringspart i saken jf. forvaltningsloven § 37.

Hvor finner kommunen veiledning?

Miljødirektoratet har gitt god veiledning om etablering av snøskuterløyper på miljokommune.no under «Fastsette snøskuterløyper». Vi ber kommunen bruke denne veiledningen aktivt i den kommende prosessen. I veiledningsteksten er det også lenker til temaspesifikke veiledere og brev med presiseringer knyttet til utredningskrav. Klima- og miljødepartementet har i sine merknader til nf. § 4a forutsatt at kommunen benytter disse.



I merknadene til nasjonal forskrift § 4a har Klima- og miljødepartementet utdypes kravene i § 4a. Dette er en viktig kilde til veiledning. Merknadene finner dere nederst i selve [forskriftsteksten](#).

Vi gjør kommunen oppmerksom på at veiledningen og merknadene fra Miljødirektoratet og Klima- og miljødepartementet er førende for hvordan prosess og utredningskravene i nf. § 4a skal forstås.

Videreføring av eksisterende løyper i ny, kommunal forskrift

Miljødirektoratet har i [brev av 22. september 2017](#) til kommunene i Nord-Troms og Finnmark gitt veiledning om krav til utredning og prosess ved videreføring av eksisterende snøskuterløyper i ny, kommunal forskrift. Her gir Miljødirektoratet praktiske råd og anbefalinger om hvordan kommunene på egenhånd kan gå frem for å videreføre eksisterende snøskuterløyper innenfor rammene av nytt regelverk. Brevet er tilgjengelig på [miljøkommune.no](#).

Det er viktig å understreke at det er **de samme krav til prosess og utredning etter nf. § 4a som gjelder for kommunene i Finnmark og Nord-Troms som for resten av landet**. Kommuner med eksisterende løyper har imidlertid erfaringer med løypenettet som det vil være naturlig å synliggjøre i utredningene.

Om utredningen – lovkrav og veiledning

Kommunen må i utredningen synliggjøre sine vurderer av hvordan hensynene i nasjonal forskrift § 4a er ivaretatt. Dette for å oppfylle kravet til saksopplysning i forvaltningsloven § 37 og kravene til vurderinger etter nasjonal forskrift § 4a.

Forslag til forskrift består av to juridisk bindende deler – bestemmelser og løypekart. Disse skal sendes sammen med kommuns vurderinger når forslag til forskrift sendes på høring.

Begrensningene i adgang til å fastsette snøskuterløyper

Nasjonal forskrift § 4a angir en rekke begrensinger (jf. «skal ikke») i adgangen til å fastsette løyper:

- Snøskuterløyper skal ikke legges i verneområder eller foreslåtte verneområder
- Snøskuterløyper skal ikke legges i nasjonale villreinområder – **ikke aktuelt**
- Snøskuterløyper skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften
- Snøskuterløyper skal ikke kreve terrenginngrep

Hensynsreglene i nasjonal forskrift § 4a

Nasjonal forskrift § 4a femte ledd inneholder en rekke hensynsregler (jf. «bør ikke») om forhold som kommunen plikter å ivareta.

Verneområder

I nasjonal forskrift § 4a fjerde ledd er det et forbud mot å legge løyper i verneområder eller foreslåtte verneområder. Unntaket er der verneforskriften åpner for dette. Kommunen må derfor se hen til den enkelte verneforskrift for å klargjøre hvilket mulighetsrom den har. Verneforskriftene ligger på [lovdata.no](#). Som oftest spesifiseres en trase som unntak i verneforskriften. Andre verneforskrifter åpner for at kjøring på snødekt mark reguleres etter motorferdselloven.

Reindrift

Reindrift er en arealavhengig næring. Naturforhold og reinens behov varierer gjennom året, og dette gjør det nødvendig å flytte reinen mellom ulike beiteområder i de ulike deler av beitesesongen. Reindriften arealer er reindriften viktigste ressurs, og i henhold til reindriftenloven § 1 er det et



nasjonalt ansvar å sikre reindriftens arealer. Dette ansvaret påhviler både innehavere av reindrifftsretten, øvrige rettighetshavere og offentlige myndigheter.

Det er et absolutt krav at løypene ikke skal være til «vesentlig skade eller ulempe for reindriften» jf. nf. § 4a fjerde ledd. Løyper i «særverdi og minimumsområder» vil normalt være å anse for å være til «vesentlig skade eller ulempe» jf. Klima- og miljødepartementets merknader til nf. § 4a.

Vi viser her til Klima- og miljødepartementets merknader:

«Løyper som virker inn på reindriftens særverdiområder og minimumsområder vil normalt anses for å være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. Med særverdiområder menes flyttelei, brunstland, kalvingsland, sentrale luftingsområder, samt områder i og ved anlegg til merking, skilling og slakting. Minimumsbeiter er det årstidsbeitet som begrenser distriktets reintall. Kommunene skal spesielt ta hensyn til viktige vinterbeiteområder.»

Reindriften er dermed gitt et sterkt rettsvern gjennom nasjonal forskrift § 4a. Terskelen for å etablere løyper i særverdi- eller minimumsområder er høy. Om det foreslås løyper i særverdi- eller minimumsområder må kommunen sannsynliggjøre hvorvidt disse er til «vesentlig skade eller ulempe for reindriften». Kommunen skal også vurdere om samlet belastning av skuterløyper i kommunen fører til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. Samlet vurdering kan enten gjøres distriktvis eller på siidanivå.

I utredningen må kommunen synliggjøre om den enkelte løype berører «særverdi eller minimumsområder». Videre må det vurderes hvorvidt løyper i «særverdi eller minimumsområder» medfører «vesentlig skade eller ulempe» for reindriften. Hvorvidt løyper i særverdi eller minimumsområder er til vesentlig skade eller ulempe for reindriften, vil være en skjønsmessig vurdering. **Det må her legges vekt på reinbeitedistriktenes egne tilbakemeldinger i høringsuttalelser og/eller i særmøter.** Om det kan fastsettes avbøtende tiltak som gjør at løyper i «særverdi eller minimumsområder» ikke medfører «vesentlig skade eller ulempe», vil være et sentralt spørsmål å diskutere med reindriften. Kommunen skal også vurdere samlet belastning for det enkelte distrikt eller siida. Denne vurderingen kan gjøres innledningsvis i utredningen. Alle vurderinger må gjøres skriftlig i utredningen.

Kart over reindriftas arealbruk ligger på NIBIO Kilden. Det må tas forbehold om at reinbeitedistriktenes planer og arealkart ikke er oppdaterte. Arealbrukskartene er dessuten laget på stor romlig skala og tar ikke høyde for mellomårsvariasjoner i beitebruk. Det er viktig å være bevisst på at reindriftens arealbruk ikke er statisk, og at endringer i beitetilgang, snøforhold med videre kan medføre store endringer i arealbruk i enkelte år eller over tid. Kommunen må derfor se hen til reindriftnæringens innspill i høringsprosessen. Det er avgjørende at kommunen går i dialog med det enkelte distrikt for å få avklart arealbruk og potensielle konflikter med foreslått løypenett.

Vi forutsetter at kommunen innarbeider bestemmelse om at kommunen selv skal stenge løyper av hensyn til reindriften eller andre forhold som gjør dette nødvendig. Til nå har denne myndigheten ligget hos Fylkesmannen jf. nasjonal forskrift § 9. I bestemmelsene bør det innarbeides avbøtende tiltak som tidspunkt for åpning og stenging av løyper i overenskomst med berørte reindrifftsinteresser.

Bestemmelser om åpnings- og stengingstidspunkter kan også være aktuelle avbøtende tiltak i noen områder. Tidligere stenging være aktuelt i kalvingsområder, utsatt åpning kan være aktuelt i høst-tidlig vinterbeiter, og flytteleier. Det må synliggjøres i vurderingene hvorvidt avbøtende tiltak vil bidra til at skuterløypene ikke virker inn på særverdi- og minimumsområdenes funksjon.



Miljødirektoratet har laget en veileder «Planlegging av snøskuterløyper og hensynet til reindriften» datert 20. oktober 2017. Veilederen er oversendt kommunen og førende for hvordan kravene til medvirkning og utredning av reindriftsinteressene skal forstås.

I veilederen anbefales det at kommunen avholder arbeidsmøter med alle berørte reinbeitedistrikt. I et slikt møte vil en kunne få klarhet i reindriften beitebruk, hvordan reindriften opplever eksisterende løyper, om det er områder det ikke bør være løyper og om det kan fastsettes avbøtende tiltak for å redusere konfliktnivået (egnete datoer for åpning/stenging av løypene, bestemmelse om at kommunen skal stenge løyper etter anmodning fra reindriften, avlastningsløyper). Det er viktig at kommunen skriver protokoll fra møtet. Protokollen vil da kunne være et viktig bidrag til kommunens vurdering av løypeforslagets konsekvenser for reindriftsinteressene.

Konkrete vurderinger vedrørende reindriften i deres kommune ligger under avsnittet **«Fylkesmannens konkrete tilbakemeldinger til Kvænangen kommune»**.

Støy

Kommunen skal ta «*særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet*» jf. nasjonal forskrift § 4a. Kommunen må derfor gjøre konkrete vurderinger av hvilke konsekvenser støy vil ha for friluftslivet, samt bolig- og hytteområder som berøres av de løypetraséene som skal utredes.

Miljødirektoratet har utarbeidet en støyveileder av 10. januar 2018 skal brukes ved utredning av støy fra snøskuterløyper. Dette er en revidert versjon og ligger på miljøkommune.no under *Fastsetting av snøskuterløyper* pkt 3.1. Veilederen legger opp til en sjablongmessig kartlegging av om foreslåtte løyper berører friluftsområder kartlagt som viktige eller svært viktige, eller om støyømfintlig bebyggelse som boliger og hytter kommer innenfor støysonene.

Miljødirektoratet har i støyveilederen lagt opp til at kommunene skal tegne inn en buffer på 450 m rundt svært viktige og viktige friluftsområder og 60 m rundt boliger, hytter- og annen støyømfintlig bebyggelse, evt buffer på 450 m/60 m fra løypas rastegrense (eks. f.o.m. 300 m fra løypa dersom maksimal rastegrense, altså 750 m/360 m). Dette kan gjøres enkelt ved hjelp av «buffer»-funksjon i GIS-verktøy slik som QGIS (gratis). Dersom løypene faller utenfor disse bufferne, er det ikke behov for ytterligere støyvurderinger. Faller de innenfor, skal det gjøres konkrete støyvurderinger gjennom supplerende støyberegninger og/eller konkret vurdering av de faktiske konsekvenser støyen vil medføre.

Noen generelle prinsipper som kommunen må tenke på ved vurdering av støy:

- Kjøring over islagte vann kan generere støy som bærer langt.
- Lyd bærer lenger i åpent terreng enn i tett skog.
- Lyd bærer langt dersom snøskuterløypen ligger på en eksponert rygg, i en dal med lite støyskjermingen oppover, eller hvis det er et dalsøkk mellom løypen og mottaker.
- Bratte bakker med behov for kraftig gasspådrag kan føre til høye støynivåer – som igjen kan føre til økt rekkevidde av støy.
- Variabel kjøring med svingende hastighet kan gi mye lyd.

Avbøtende tiltak for å redusere støypåvirkning vil eksempelvis kunne være:

- Tidsbegrensning for bruk av løypene
- Stenging av løypene på typiske utfarhelger der det vil bli konflikt med friluftslivet
- Nedsatt hastighet i deler av løypa.



Husk imidlertid at det skal være mulig for kontrollmyndighetene (Politi og Statens naturoppsyn) å føre oppsyn med løypeforskriften bestemmelser. Kommunen må derfor gå i dialog med disse for å vurdere om eks. nedsatt fartsgrense i det hele tatt er hensiktsmessig i vanskelig kontrollerbare områder dersom oppsyn ikke er gjennomførbart. Husk også at hastighetsbegrensning ned mot 20-30 km/t over lengre avstander vil kunne være problematisk mtp. snøskuterens kjølesystem.

Friluftsliv

Hensyn til friluftslivet er i § 4a ilagt spesielt stor vekt ved etablering av snøskuterløyper. Med friluftsliv menes her tradisjonelt, ikke-motorisert friluftsliv og skal være den samme som i Meld. St. 18 (2015-2016) om friluftsliv. I tillegg bør kommunen holde store, sammenhengende vinterfriluftsområder fri for motorferdsel.

Kommunen skal før forslag om løyper sendes på høring, ha kartlagt og verdsatt friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen, jf. § 4a sjettede ledd.

I brevet fra Miljødirektoratet av 22. sept. 2017 anbefales det at kommunen venter med forskriftsprosessen til den har kartlagt og verdsatt sine friluftslivsområder.

Friluftslivskartleggingen skal følge metodikken i Håndbok M98-2013 fra Miljødirektoratet jf. lovkommentarene til § 4a fra Klima- og miljødepartementet. Det er et nasjonalt mål at alle landets kommuner skal ha kartlagt og verdsatt sine friluftslivsområder.

Vi anbefaler at kommunen gjennomfører kartlegging av hele kommunen når den først er i gang med dette arbeidet, selv om dette ikke er påkrevd. Dette er særlig viktig dersom løyper legges i viktige eller svært viktige friluftsområder. Her vil kommunen måtte ta stilling til om det finnes tilstrekkelig med friluftsområder av samme kvalitet andre steder i kommunen. Dersom kommunen allikevel legger løyper i disse områdene, stilles det skjerpede krav til begrunnelse før vedtak kan fattes.

Det som er påkrevd er at kommunen kartlegger og verdsetter friluftslivsområder i løypenes influensområde. Det er vinterbruken som er av interesse, altså bruken i den tiden løypene er tenkt åpne for ferdsel. Enkelte friluftslivsområder, særlig i Finnmark og Nord-Troms, er betinget adkomst ved bruk av motorkjøretøy. Dette kan eksempelvis være fiskevann hvor man kjører etter løype nært til eller ut på vannet, for så å få videre på ski. Alternativt at man går på ski langs skuterløyper grunnet manglende bæreevne i snøen utenfor løypene. Dette er noe kommunen bør beskrive i egenskapstabellen til disse friluftslivsområdene ifm. kartlegging og verdisetting etter M98-2013.

Vi ber om at kommunen legger vekt på innspill fra Troms og Finnmark fylkeskommune som ansvarlig myndighet på friluftslivsområdet, samt innspill fra berørte brukergrupper, miljø- og friluftslivsorganisasjoner.

Naturmangfold

Snøskuterløyper er en kilde til forstyrrelser på dyrelivet, og kan med være til stor skade og ulempe for truet naturmangfold. Kommunen plikter derfor å utrede virkningene løypene kan ha for naturmangfoldet i løypenes influensområde. Miljødirektoratet har her presisert at plikten til å ta hensyn til naturmangfoldet må anses som brutt dersom løypene med tilhørende resting legges for nær hekkeplasser, hi, spillplasser eller liknende, slik at det er fare for at hekking- og yngling oppgis, eller gjennom særlig sårbare eller truede botaniske forekomster der skader på vegetasjon eller markdekke kan oppstå ved tynt snødekke. Miljødirektoratet har her utarbeidet en veileder av 7. januar 2016 (revidert 27. april 2016) med minimumsavstander for influens for en rekke truede- og



sårbare viltarter. Denne ligger på miljøkommune.no. Husk her at dette er absolutte minimumsavstander, og at forstyrrelser øker avhengig av topografi og gjentatte forstyrrelser. For eksempel fjellrevhi, som i veilederen har en minimumsavstand til yngleplass på 300 m, anbefaler vi 1000 m som avstand til løyper dersom hiet ligger i åpent, eksponert terreng. Husk her også at det for særlig truede arter er gitt et særlig vern av artens økologiske funksjonsområde (leveområde) jf. naturmangfoldloven § 5.

Kommunen er jf. naturmangfoldloven (nml) § 7 pålagt å synliggjøre sine vurderinger av de miljørettslige prinsippene i §§ 8-12. Se her veileder fra Klima- og miljødepartementet til [naturmangfoldloven kapittel ti](#). Det må innhentes kunnskap om hvilke arter som befinner seg i området, og hvilken virkning løyper kan ha på de nevnte artene. Her må kommunen også benytte lokalkunnskap, da det for flere arter er mangelfulle kartlegginger i offentlige databaser.

Husk at artsinformasjon i kart er unntatt offentligheten jf. offentleglova § 24 for en del arter som anses som sensitive. Vurdering av konsekvenser for disse artene må med i vurdering etter nml § 8-12 dersom kravet til kunnskapsgrunnlaget i nml § 8 og fvl § 37 skal være oppfylt. Kommunen må her kontakte Fylkesmannens miljøavdeling for å få tilgang til disse dataene gjennom en egen portal til [naturbase sensitive artsdata](#). Funnene kan eks. presenteres i utredningen som «løypa ligger innenfor minsteavstand for sensitiv art unntatt offentligheten» og/eller i et vedlegg til utredningen som er unntatt offentligheten.

Risiko og sårbarhet – sikkerhet for dem som kjører og andre

Vi vil understreke den plikt kommunen har til å ivareta at skade og ulempe ikke forekommer som følge av ferdsel på lovlige, offentlige løyper og vann. Dette følger av nasjonal forskrift § 1. Dette ansvaret kan ikke pålegges den enkelte fører ut over aktsomhetsplikten i motorferdsellovens § 8.

Før kommunen vedtar forskriften må den vurdere sikkerhet i løypene, da spesielt skredfare og om det er sikker is på vassdrag og de vannene det gis adgang til rasting på. Kommunen må kartlegge hvor det eventuelt er usikker is, slik som i inn- og utos. Her må kommunen tenke på at særlig lavereliggende vann og vassdrag vil bli påvirket av et endret og varmere klima.

Løypene bør ikke legges i skredutsatte områder eller bratt terreng (> 30 grader). Kommunen bør benytte kartlagene fra NVE/NGI for utløpsområder for skred/«bratthet snøskred (grader)» i karttjenesten NVE Atlas. Kommunen bør - og plikter å - unngå at løypene legges i et terreng som vil medføre fare for de som kjører og andre.

Enkelte terreng som er markert i kart som utløpsområder for skred kan være relativt trygge under normale forhold, men være utsatte under særlige dårlige og ustabile forhold. Dersom løyper unntaksvis legges slik at de krysser steder som kan være skredutsatte under særlig ustabile forhold, kan det være behov for å gjøre snøskuterførere oppmerksom på dette ved å overvåke og varsle, stenge, skilte eller ved å gi generelle advarsler.

Kommunene bør involvere personer med snøskredfaglig kompetanse for å vurdere skredsikkerheten for foreslåtte løyper.

Kommunen må også ta hensyn til andre lokale forhold som kan representere en fare ved skuterkjøring, for eksempel små brattheng og kløfter, usikker is, vertikal- og horisontal kurvatur, siktforhold, værforhold, påkjøringsfarlige objekter. Dersom kommunen åpner for at løyper skal gå over vann eller vassdrag, eller om det skal åpnes for rasting på vann, må det gjøres vurderinger av



om det her er sikker is å ferdes på. Særlig utsatte områder vil her være regulerte vann, inn- og utoser, hvor råker medfører sikkerhetsrisiko for skuterførerne. Tidspunkt for isgang må også vurderes.

I bestemmelsene til forskriften bør det fremgå hvordan områder med eks. usikker is eller rasfare skal merkes og hvordan kommunen skal innhente og bekjentgjøre denne informasjonen.

Kommunen påtar seg et stort ansvar når løyper legges over vann- og vassdrag og i områder hvor skredfare kan forekomme. Kommunen må derfor synliggjøre i utredningen hvordan risikovurderinger skal gjennomføres i praksis og hvilke behov for rutiner som trengs mtp. drift av løypenettet. Som eksempel viser vi her til de utfordringer Målselv kommune har hatt vinteren 2019 med åpning og stenging av løyper av hensyn til sikkerhet. **Dersom dette ikke gjøres, vil det være et brudd på kravet til saksopplysning i forvaltningsloven § 37.**

Utredning av løypenes influensområde

Kommunene skal utrede virkningene løypene har for friluftsliv, reindrift og naturmangfold i influensområdet jf. nf. § 4a sjettede ledd. Med influensområdet menes området som blir påvirket av at snøskuterløyper etableres, for eksempel det området som blir påvirket av støy. Det er ikke bare virkningene på reindrift, friluftsliv og naturmangfold i *selve* snøskuterløypene som i denne sammenhengen er relevant, men også virkninger for områder utenfor løypene som blir berørt.

Bolig- og hytteområder

Kommunen må ta hensyn til bolig- og hytteområder ut fra hensynet til sikkerhet, støy og forstyrrelser.

Løyper i sentrumsområder/over innmark

Miljødirektoratet har konkret tatt stilling til denne problemstillingen på miljokommune.no under «spørsmål-og-svar» pkt. 9.12. Her slår direktoratet fast at løyper over innmark, slik som i bebygde områder/sentrumsområder, ikke kan hjemles i nf. § 4a da dette ligger utenfor lovens virkeområde som er motorferdsel i *utmark*. Miljødirektoratet poengterer at det muligens kan hjemles slike løyper i plan- og bygningsloven, men at det kan være begrensninger i andre lover slik som vegloven, vegtrafikkloven, naboloven og plan- og bygningsloven.

Fylkesmannen er i utgangpunktet imot at det legges løyper i eller tett inntil bebygde arealer da dette kan medføre støyplager og sikkerhetsrisiko, spesielt for myke trafikanter. Kommunen må kontakte Statens vegvesen særskilt vedrørende denne problemstillingen.

Landskap

Kommunen bør vurdere synligheten av løypene, og forsøke å unngå å legge disse på åskammer eller på annen måte unødig eksponert i landskapet. Lokaliseringen har her også innvirkning på løypas støypåvirkning på omkringliggende områder. Det er viktig at dette hensynet avveies mot hensynet til sikkerhet, da skredfare ofte er større nede i forsenkninger i terrenget.

Kulturminner- og kulturmiljø

Kommunen plikter å ta hensyn til kulturminner og kulturmiljø. Her er det henholdsvis Sametinget og Troms og Finnmark fylkeskommune som er ansvarlige myndigheter.

Kommunekryssende løyper

Dersom kommunen planlegger sammenknytning med nabokommunenes løypenett, bør disse kontaktes på et tidlig stadium i prosessen. Fylkesmannen vil ikke akseptere løyper som ender blindt



på kommunegrensa uten at det er sammenknytningsmuligheter i nabokommunen, enten ved eksisterende eller planlagte løyper. Dette grunnet faren for ulovlig kjøring inn i nabokommunen. Om nabokommunen ikke har kommet i gang med prosessen, bør det utarbeides en intensjonsavtale om sammenknytning av løyper i angitte områder.

Bestemmelser om rasting

Vi anbefaler at kommunen tar inn bestemmelse om rasting på islagte vann i løyreforskriften, dersom kommunen ønsker dette, fremfor å fastsette egen forskrift om rasting på islagte vann slik enkelte kommuner har gjort (Eks. Alta og Porsanger kommuner). Dette vil både være kostnadsbesparende og gi bedre grunnlag for å vurdere bl.a. samlet belastning av løyper/vann.

Rastesone på hver side av løypene må fastsettes i bestemmelsene. Om dette ikke gjøres, gjelder en rastegrense på 15m til hver side av løypa. I Finnmark og Nord-Troms er det akseptert en rastesone inntil 300m i snauffjellet og på islagte vann. Departementet har åpnet for at «300m-regelen» kan videreføres, gitt at den forskriftsfestes.

Ved utredning av støy, friluftsliv, naturmangfold, reindrift mv., må rasteavstanden legges til grunn ved beregning av influensområdet.

Bestemmelser i forskriften

Kommunen skal jf. § 4a andre ledd gi bestemmelser om kjørefart og kjøretider. Kommunen må her ta stilling til om det er tider på døgnet eller dager hvor det ikke skal være tillatt å kjøre. Det samme gjelder om det skal forbys å kjøre på tider av året..

Det kan eksempelvis være aktuelt å stenge enkelte løyper eller deler av enkelte løyper på visse tider av året av hensyn til rein og reindriften. Kommunen bør gi bestemmelser om at kjøring uansett ikke er tillatt før og etter fastsatte datoer. Det følger av nasjonal forskrift § 9 at motorferdsel ikke er tillatt om våren etter 4. mai i Finnmark og Nord-Troms. Tidspunkt for åpning og stenging av løypene bør være et sentralt diskusjonstema i møter med berørte reinbeitedistrikt.

Grunneiersamtykke

Løypene kan ikke legges over privat grunn uten samtykke fra grunneier jf. § 4a sjuende ledd. Grunneiersamtykke fra grunneiere og festere må derfor innhentes før forskriften kan vedtas.

Kart

Løypene skal fastsettes i eget kart jf. § 4a andre ledd andre punktum, og kartet skal inngå i forslaget som sendes på høring. **Husk at kartet er en juridisk bindende del av forskriften, og at det er det kartet som foreslås vedtatt som skal sendes på høring. Høringsforslaget må inneholde kart som på en "forståelig og entydig måte" viser hvor løypealternativene er foreslått. Dette innebærer bl.a. at kartet må være av god kvalitet og at løypene er nummerert. Det må være sammenheng med nummerering i bestemmelsene, utredningen og kartet.**

Kart med løype skal produseres digitalt og tilfredsstillende reglene i den nasjonale standarden for geodata (SOSI-standard). Kartdata skal kunne eksporteres og importeres som SOSI-filer.

Etter at forskriften med kart er vedtatt, skal snøskuterløypa tegnes inn i kartet til kommuneplanens arealdel jf. § 4a andre ledd. Løypene skal vises med linjesymbol i gjeldende standard for arealplan. Det forhåndsdefinerte linjesymbolet skal brukes ved inntegning i kommuneplanens arealdel.



Miljødirektoratet har sendt brev til kommunene den 16. november 2017 vedrørende «Etablering av nasjonal database for snøscooterløyper». Det vises her til ny produktspesifikasjon for motorferdsel i utmark som både definerer krav til struktur på data ved innrapportering av løypene fra kommunene og distribusjon av data til det offentlige kartgrunnet (DOK). For produktspesifikasjonen, se: https://dokumentasjon.naturbase.no/ProdSpek_Motorferdse1_20170601_vGodkjent.pdf

Kommunens rutiner for drift av løypenettet

Vi ber om at kommunen i utredningen beskriver de rutiner den har / skal få på plass for drift av løypenettet. Dette gjelder spesielt:

- inntaking av løypestikker etter endt sesong for å forhindre plastforsøpling
- dialog med reindriften ifm. stenging av snøskuterløyper
- undersøkelse av sikkerhetsmessig risiko i løypene (skred, isforhold, smeltesituasjon)

Videre prosess

Fylkesmannen vil i utgangspunktet ikke ta stilling til det eksisterende løypenettet og vil først komme med konkrete tilbakemeldinger når kommunen sender forslag til forskrift på høring.

Høringen

Vi anbefaler å ha en så bred høring av forslag til forskrift som mulig hvor alle berørte får komme til orde. Det er et særskilt medvirkningskrav overfor reindriften. Dette følger av KLDs merknader til nf. § 4a og Miljødirektoratets veiledningsbrev om hvordan reindriften skal ivaretas (førende). Kommunen bør avholde arbeidsmøter med berørte reinbeitedistrikt og andre berørte parter. Det bør skrives referat fra disse møtene som vedlegges høringen.

Utredningen

I møter med kommunene om disse løypeforskriftene opplever vi ofte at kommunene har foretatt gode vurderinger av det enkelte utredningstema, men at disse i begrenset grad har blitt skriftliggjort i utredningen. Dersom vurderingene ikke skriftliggjøres kan dette lede til brudd på utredningsplikten i fvl. § 37 og de utredningskrav som er i nf. § 4a. Vi ber kommunen merke seg dette.

Reindrift

Eksisterende løyper i Kvænangen kommune berører følgende reinbeitedistrikt (rbd):

- Reinbeitedistrikt 35 - Fávrrrosorda
- Reinbeitedistrikt 34 - Ábborássa
- Reinbeitedistrikt 33 – Spalcca
- Reinbeitedistrikt 40 – Orda
- Reinbeitedistrikt 32 - Silvvetnjárga

Kommunen skal vurdere om skuterløypene virker inn på området funksjon som særverdi- eller minimumsområder, og om dette medfører «*vesentlig skade eller ulempe*» for reindriften» jf. nasjonal forskrift § 4a fjerde ledd. Alle berørte distrikt skal tilskrives særskilt og det skal legges opp til en aktiv medvirkning fra disse for å oppfylle utrednings- og medvirkningsplikten i fvl. § 37 og nf. § 4a. Innspill fra distriktene/siidaene i høringsuttalelser og arbeidsmøter vil ha stor betydning for hvor det kan etableres/videreføres løyper og evt. på hvilke vilkår (avbøtende tiltak).

Dersom kommunen ønsker møte med Fylkesmannen ang. tema reindrift, ber vi om at dere tar kontakt.



Naturmangfold

Dersom kommunen ikke har tilgang til Naturbase sensitive artsdata, ber vi om at Fylkesmannens miljøavdeling kontaktes. Husk at kommunen her ikke har tilgang til «kategori C-artene», snøugle, jaktfalk, dverggås, ulv og bjørn. Dersom det er ønskelig kan Fylkesmannen kontaktes for et møte angående disse artene samt øvrige artsregistreringer.

Med hilsen

Bente Christiansen
miljødirektør

Anders Tandberg
overingeniør miljø

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

NVE Region Nord

SAMEDIGGI / SAMETINGET

Statskog SF


Troms og Finnmark

fylkeskommune

Ávjavárgeaidnu 50 9730 KARASJOK



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmárkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

 Kvænangen kommune Postmottak
16 OKT 2020
Til behandling:
Saksbehandler: <i>Åsmund A</i>
Til orientering
Gradering

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Deres ref.	Vår ref.	Saksbehandler	Dato
	20/16180-3	Eivind Høstmark Borge	15.10.2020

Uttalelse til varsel om oppstart – Lokal forskrift om snøskuterløyper i Kvænangen kommune

Vi viser til brev fra Kvænangen kommune datert 20.02.2020 om varsel om oppstart på revisjon av offentlige snøskuterløyper i Kvænangen kommune jamfør § 4a i motorferdselloven og § 4a i *forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag*.

Troms og Finnmark fylkeskommune mottok aldri nevnte brev og ble først klar over høringen i etterkant. I e-post 30.09.2020 bekrefter Åsmund Austarheim i Kvænangen kommune at kommunen ikke har hatt den framgangen som var planlagt og at fylkeskommunen likevel kan komme med innspill.

Motorferdselloven og *forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag* ble endret 19.06.2015, og alle eksisterende snøskuterløyper må behandles etter nytt regelverk innen 19.06.2021. Lovendringen medførte at kommunene selv har anledning til å vedta en kommunal forskrift for snøskuterløyper. De eksisterende løypene i Kvænangen ble fastsatt av Fylkesmannen i Troms gjennom forskrift 19.04.2007 og oppheves senest 19.06.2021.

Kvænangen kommune har i dag et utstrakt løypenettet for snøskuter på ca. 160 km. I varselet står det at kommunen oppfordrer til å komme med innspill på endringer av nåværende løypenett eller nye løypetraseer

Avdeling for plan, folkehelse og kulturarv har samordnet uttalelsen fra Troms og Finnmark fylkeskommune på vegne av våre ulike fagområder.

Rammer og føringer

Rammer og føringer for hvor løyper kan legges er angitt i motorferdselloven og *forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag*. § 4a i *forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag* angir rammene for saksbehandling, utredningskrav og prosess. Krav og anbefalinger finnes også på nettsiden til Miljødirektoratet under «Fastsette snøskuterløyper».

Kommunene i Finnmark og Nord-Troms skal følge de samme reglene og lovverket som resten av landet når skuterløyper vedtas etter nytt regelverk, dette gjelder både eksisterende og eventuelt nye løyper.

Postadresse
Fylkeshuset, pb 701, 9800 Vadsø
E-post
postmottak@tffk.no

Besøksadresse
Besøksadresse

Tffk.no

Telefon
77 75 50 00

Org.nr
922420866

Fylkeskommunen forventer grundige utredninger av verdi og konsekvens, samt synliggjøring av hvordan kommunen vurderer påvirkningen av foreslåtte løyper på de ulike temaene. Dette inkluderer vurderinger av sumvirkninger og samlet belastning.

Friluftsliv

Jfr. motorferdseloven § 4a skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv ved fastsetting av snøskuterløyper. I lovproposisjonen (Stortingsprop 35 L) står det blant annet: «*Det er særlig friluftslivet som risikerer å bli skadelidende ved etablering av snøscooterløyper, ikke minst som følge av eventuell ulovlig kjøring med utspring i løypene. Hensynet til friluftslivet står derfor i en særstilling.*» Det anbefales videre at store, sammenhengende vinterfriluftslivsområder bør holdes frie for snøskuterløyper.

I Stortingsmelding 18 (2015-2016) *Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet* er friluftsliv definert som «*«Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse»*. Videre presiseres det at: «*Motorisert ferdsel omfattes ikke av friluftslivsbegrepet, slik det er definert i den offentlige friluftslivspolitikken*».

Før løypene fastsettes skal kommunen iht. motorferdselloven § 4 a utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges, og vurdere disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen. Funksjonen og kvalitetene til friluftslivsområdene som eventuelt blir berørt må sammenlignes med egenskapene til andre friluftslivsområder i kommunen.

Kvæningen kommune ferdigstilte vår 2020 sin kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder jfr. Miljødirektoratets veileder M98-2013. I lovproposisjonen fremgår det at kommunen ikke bør legge snøskuterløyper i svært viktige eller viktige friluftslivsområder. Dersom det eventuelt foreslås unntak, krever dette særlig begrunnelse og konsekvensene for friluftsliv må vurderes og synliggjøres. Dette gjelder også for eksisterende løyper som ligger i viktige friluftslivsområder. Friluftslivkartleggingen må legges aktivt til grunn for utredningene av konsekvenser.

Fylkeskommunen viser blant annet til Miljødirektoratet sin «*Veiledning – støy og planlegging av snøskuterløyper*» fra 2018 hvor direktoratet anbefaler en grenseverdi for støy på 40 db i tilknytning til friluftslivsområder som er kartlagt som svært viktige eller viktige. Det er viktig at dette synliggjøres og drøftes i utredningene. Faktorer som helningsgrad, bakketopper, terrengformasjoner, åpent landskap m.m. vil ha innvirkning på spredningen av støy og må tas med i vurderingene.

Fylkeskommunen forventer en inngående drøfting av konsekvenser for friluftslivet og hvordan snøskuterløypene vil kunne påvirke ulike brukergrupper i de ulike delene av kommunen. Dette gjelder særlig knyttet til støy, aktivitetsform, tilgjengelighet, spredning av trafikk og opplevelse av urørthet. Vurderingene er avgjørende selv om løypenettet eksisterer i dag, og erfaringsbasert kunnskap bør benyttes for å avdekke påvirkninger av dagens bruk. Bruken kan ha endret seg siden løypene ble vedtatt. Revisjonen er en gylden mulighet til å avdekke potensielle konfliktområder og bidra til reelle utbedringer som vil kunne gange friluftslivsinteressene.

Kommunen må vurdere ulike avbøtende tiltak til bestemmelsene knyttet til åpningstider, nattero, lengde av sesong, rastning, stenging i bestemte perioder, nedsatt hastighet i deler av løypenettet o.l. Dette vil også være avgjørende for reindrift, naturmangfold og andre interesser.

I åpne løyper i Nord-Troms og Finnmark har det vært akseptert en sone for rastning på inntil 300 meter fra merkestikkene i snaufjell og på islagte vann. Departementet har åpnet for at denne praksisen kan videreføres dersom den enkelte kommune ønsker det. I Finnmark og Nord-Troms kan kommunene i bestemmelsene også tillate kjøring ut av løypa på islagt vann for å raste, uavhengig av avstand fra løypa.

Troms og Finnmark fylkeskommune anbefaler at kommunen vurderer konsekvensene av grensen for rasting og vurderer en mer restriktiv grense der dette vil bidra positivt for friluftsliv, naturmangfold o.l.

Medvirkning

Det er avgjørende med en aktiv og bred medvirkningsprosess fra kommunens side. Medvirkning utover de prosessuelle kravene i § 4a i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, vil bidra til en bedre planprosess og vil kunne avbøte potensielle konflikter. I fremdriftsplanen fremkommer det at kommunen ønsker en god og åpen prosess. Fylkeskommunen understreker viktigheten av å nå bredt ut til potensielle interessenter og berørte parter på et tidlig tidspunkt. Folkemøter og særmøter med aktuelle interessefelt vil være nyttige virkemidler. Hva angår friluftsliv må det legges til rette for medvirkning fra Nord-Troms friluftsråd, Forum for natur og friluftsliv (FNF) Troms, natur- og friluftslivsorganisasjoner, bygdelag o.l.

Samferdsel

Vi gjør oppmerksom på at fylkeskommunen overtok forvaltningen av fylkesvegene 1. januar 2020. Dersom det er aktuelt å legge snøskuterløyper langs og over fylkesveger må kommunen sikre tidlig og god dialog med fylkeskommunen som vegeier, jamfør merknader til § 4a tredje ledd i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

Vi ber om at Statens vegvesen sin veileder for snøscooter blir brukt ved revidering av snøscooterløyper. Veilederen er lagt ved vårt innspill.

Kulturminner

Kommunen skal ta hensyn til kulturminner og kulturmiljø, og må søke å finne løsninger for å unngå å komme i konflikt med disse. Dersom det skal foretas tiltak i grunnen må fylkeskommunen få saken tilsendt for gjennomgang.

Troms og Finnmark fylkeskommune ønsker lykke til med det videre arbeidet med forskrift om snøskuterløyper i Kvænangen kommune og ser fram til å bidra i den videre planprosessen. Vi ber om at kommunen tar kontakt ved behov for spørsmål og ytterligere avklaringer.

Med hilsen

Vibeke Skinstad
avd. leder plan, folkehelse og kulturarv

Eivind Høstmark Borge
rådgiver friluftsliv

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Vedlegg:

Statens Vegvesens veileder for fysisk sikring av snøscooterløyper

Mottakere:

KVÆNANGEN KOMMUNE

Kopi til:
FYLKESMANNEN I TROMS OG FINNMARK
NORD-TROMS FRILUFTSRÅD
Sametinget



Snøscooter

VEILEDNING



Forord

Det er ofte flere årsaker til en snøscooterulykke. Ulykkene kan skyldes menneskelig feil, feil på snøscooter, lokale forhold der det kjøres, eller organisatoriske forhold i rammeverket rundt snøscooterkjøringen. Flere aktører arbeider på ulikt vis med å redusere risikoen rundt disse forholdene.

Målet med denne veilederen er at den skal bidra til å redusere antall risikoforhold i etablerte snøscooterløyper og således redusere risikoen for ulykker i snøscooterløypene.

- Felles for de kommunene som i dag har snøscooterløyper er at de ønsker å unngå ulykker i sine løyper. Gjennom ulike fysiske tiltak ønsker kommunene å redusere risikoen for- og konsekvensene av en ulykke. Dette har resultert i at felles utfordringer løses på mange forskjellige måter. Noen av disse fungerer bra, mens andre virker mot sin hensikt.

Tiltakene i denne veilederen baserer seg på kunnskap og gode erfaringer med sikring av snøscooterløyper fra inn- og utland.

Når "skal" brukes i denne veilederen betyr det at det er forankret i lov og forskrift, eller at noe er så regelbundet og normert at det vil være uforsvarlig å ikke gjøre som anbefalt.

"Bør" brukes ved sterke anbefalinger i forhold der kommunene ikke er juridisk bundet til gjennomføring av ulike tiltak. «Kan» brukes ved svakere anbefalinger.

Innhold

Forord	1
Del 1 Fysiske sikkerhetstiltak i løypene	3
Definisjon av snøscooterløype	3
Snøscooterløypenes utforming	3
Kurvatur	3
Stigning, fall og skrått terreng	4
Sideterreng	4
Varsling av fare	5
Merking av løyper.	6
Fartsgrenser.	9
Del 2 Snøscooterskilt	11
Del 3 Snøscooterløype og veg	23
Kryssing av veg	23
Krav til sikt i krysningspunktet	23
Utforming av krysningspunkt	25
Parkeringsareal /oppstillingsplass ved løypens start	25
Løyper som går parallelt med veg.	26
Løyper på veg	27
Løyper på Gang- og sykkelveg	28
Krav til godkjenning av vegeier	28
Ansvar og plikter	28
Del 4 Snøscooterløype og jernbane	29

DEL 1 FYSISKE SIKKERHETSTILTAK I LØYPENE

Definisjon av snøscooterløype

I 1997 definerte Miljøverndepartementet en scooterløype på følgende måte:

«Løypene bør som regel bestå av ett eller to spor som går nær merkestikkene. I forbindelse med forbikjøring eller kjøring utenom oppståtte hindringer, f.eks. snøfonner, bør det være anledning til å kjøre i en sone på inntil 15 meter på hver side av merkestikkene.»

Det er kommunene som gjennom forskrift fastsetter løyper for fornøyelseskjøring med snøscooter. I arbeidet med forskriften må de blant annet ta hensyn til forhold i løypene som kan representere en fare ved snøscooterkjøring.

Snøscooterløypenes utforming

KURVATUR

Gjennomsnittlige førerferdigheter og kjøreegenskaper bør være førende for både vertikal og horisontal utforming av løypene.

Siktkrav i snøscooterløyper bør være lik stoppsikt. Med stoppsikt menes nødvendig siktlengde fram til

et objekt for at snøscooterførere skal kunne oppdage ett objektet, reagere, vurdere og bremse snøscooteren til stopp. Stoppsikten vil derfor variere ut fra hvilken fartsgrense som er gjeldende i løypen.

Fartsgrense Km/t	Stoppsikt i meter
<30	20
40	30
50	45
60	70
70	90

Fig 1: anbefalt stoppsikt i snøscooterløyper

På strekninger hvor en ikke oppnår tilstrekkelig stoppsikt kan dette utbedres på følgende måter:

- Kommunene kan redusere fartsgrensen på strekningen slik at anbefalt stoppsikt oppnås
- Kommunene kan forsterke den visuelle linjeføringen på slike strekninger ved hjelp av merkestikker
- Kommunene kan informere snøscooterførere om utfordringer lengre fram i løypa ved hjelp av skilting

1: Rad av stikker for å varsle fare



Det er viktig at kurver i løypene er jevne og forutsigbare. Spesielt viktig er det at radiusen på kurven ikke blir betydelig mindre etter at føreren har begynt svingbevegelsen. Da øker risikoen for både møte- og utforkjøringsulykker.

STIGNING, FALL OG SKRÅTT TERRENG

Snøscooterløyper bør ikke anlegges i skrått terreng da dette øker risikoen for velt. Hvis man likevel må legge snøscooterløyper i slikt terreng bør dette være over så korte strekninger som mulig. Forholdet kan ved behov varsles med skilting.

For å unngå at uerfarne førere, eller snøscootere med mye last kjører seg fast, bør stigninger brattere enn 20 % unngås eller kortes inn. Utfordrende stigninger kan varsles med skilting.

Det kan være vanskelig å bremse en snøscooter i bratte bakker. Tunge sleder gjør utfordringen større. Fall på mer enn 20 % bør unngås eller kortes inn. Utfordrende fall kan varsles med skilting.

Stigning og fall mer enn 25% bør unngås på grunn av snøskredfare.

SIDETERRENG

Hindringer som steiner, trær, stolper, gjerder, barduner og lignende nært løypa gjør at konsekvensen av en ulykke kan øke.

For å redusere risikoen for dette kan følgende tiltak gjennomføres:

- Gjennom god visuell linjeføring kan snøscooterføreren tidlig få informasjon om løypas videre forløp. Forsterket merking av løypa, skilting og siktridding er tiltak som bidrar til at snøscooterføreren blir gjort oppmerksom på farlige forhold.
- Synliggjøring av påkjøringsfarlige objekter: Ved hjelp av merkestikker kan førere bli varslet om farer i og ved løypa.
- Fjerning av objekter: hvis det ikke fins andre avbøtende tiltak bør man vurdere å fjerne de påkjøringsfarlige objektene.

VARSLING AV FARE

I løpet av sesongen vil det dukke opp ulike objekter i

og ved løypa som kan utgjøre en risiko. Noen dukker opp på tilfeldige steder, andre dukker opp på samme plass hvert år. Dette kan være steiner, råker, vindhull, snøbroer, gjerder og lignende.

Farlige forhold i og ved løypa kan varsles med at flere stikker settes opp som en vegg foran hindringen. Vær oppmerksom på at vær og temperatur kan få stikkene til å falle ned. Hvis bare en stikke står igjen kan snøscooterførere oppfatte dette som en merkestikke og dermed bli ledet til å kjøre rett på hindringen. (III 1.)

Åpninger i påkjøringsfarlige gjerder kan merkes ved at stikker settes opp som en trakt som leder inn mot åpningen.

Det kan settes ut stikkedepoter i løypene. Dette gjør at man lettere kan erstatte manglende merking, samt varsle om farlige forhold som dukker opp i løpet av vinteren.

MERKING AV LØYPER (ILL. 2.)

Hensynet til sikkerhet for de som ferdes i en snøscooterløype er den viktigste årsaken til at løypene må merkes. Merkingen skal vise hvor løypa går i samsvar

2: Stikkedepot i høyfjellsløype



med traseen som er bestemt i forskrift og løypekartet. Merkingen skal sikre at de som ferdes med snøscooter holder seg til traseen. Dette bidrar både til økt sikkerhet og bedre miljøvern. Det er kommunen som har det overordnede ansvaret for at løypene er tilstrekkelig merket.

Når kommunen utarbeider forskrift om snøscooterløyper må man ta hensyn til en rekke risikofaktorer som terreng og vær kan medføre. Gjennom dette arbeidet sikrer kommunen at risikoen for ulykker i løypa er innenfor det som er akseptabelt.

Når kommunen, eller andre aktører kommunen har gjort avtale med, merker løypa bør dette gjøres på en måte, og med slikt materiell, at løypa angir sikreste trase i mørke og i dårlig vær, samt at merkingen bidrar til god visuell linjeføring hele tiden.

GENERELT OM MERKING

Alle snøscooterløyper skal merkes før åpning. Det er kommunen som har det overordnede ansvaret for dette. All merking bør ha refleks. Merking uten refleks vil være svært vanskelig å se når det er mørkt.

Forsterket merking kan brukes for å skape optisk ledning gjennom kurver og over bakketopper slik at førere lettere kan lese terrenget og avpasse farten. Føreren bør alltid kunne se merkingen på minimum 4 stikker framover under gode værforhold. Dette gjelder også over bakketopper og gjennom knappe kurver

Over uoversiktlige bakketopper bør stikkene plasseres slik at det er mulig å passere disse på høyre side. I noen områder kan det være aktuelt med fastmerking av snøscooterløyper. Det er viktig at slik merking etableres på en slik måte at de ikke i seg selv er påkjøringsfarlige eller skaper farlige situasjoner.

LØYPER OVER SKOGGRENSEN

Over skoggrensen vil man oftere oppleve «white out» og dårlig vær enn under skoggrensen. Erfaring viser at svarte plaststikker eller bjørkestikker gir god kontrast over tregrensen. Stikkene bør ha refleks. Refleksen bør til enhver tid være mellom 0,5 og 1,5 meter over snøen. Dette bør man kontrollere og vedlikeholde i løpet av vinteren. Bredden på refleksen bør ikke være mindre enn 5 cm, og den skal gå rundt hele stikken. Avstanden mellom stikkene bør ikke være lengre enn at man skal kunne se fra stikke til stikke i dårlig vær.

3: Forsterket merking over bakketopp



LØYPER UNDER SKOGGRENSEN

Under skoggrensen vil rød merking gi den beste kontrasten mot bakgrunn i skogsområder. Det bør derfor brukes rød merking i skog. Merking under tregrensen bør også ha refleks.

Der det er vanskelig å se hvor løypa går, bør det merkes slik at man ser fra merke til merke i dårlig vær.

MERKING PÅ VANN OG VASSDRAG

På vann og vassdrag vil ikke utfordringen med kontrastvirkning mellom merking og bakgrunn være så stor som i skog. Det kan derfor brukes svart merking på løyper som går på vann og vassdrag. Dette åpner for å bruke stikker av tre. Hvis usikker is gjør det problematisk å samle inn merkingen på våren blir forurensingen mindre med merker av tre enn av plastikk.

FASTMERKING

Ved fastmerking gjelder anbefalingene til avstand, farge og refleks som nevnt over. Vær oppmerksom på at fastmerking kan være påkjøringsfarlig og gi store skader på både mennesker og snøscooter ved en

eventuell påkjørsel. Under spesielle værforhold kan det kan være utfordringer med at snøen fester seg på fastmerker på en annen måte enn den gjør på stikker.

Illustrasjon 5: Fastmerking. Siden fastmerker ikke vibrerer i vinden fester snøen seg bedre på disse enn på andre stikker.

FARTSGRENSER

Høyeste fartsgrense i en snøscooterløype er gjennom Vegtrafikklovgivningen med tilhørende forskrift satt til 70 km/t. Av sikkerhets- og miljømessige årsaker kan kommunene vedta lavere fartsgrenser i sine løyper. Disse skal da forankres i den lokale løypeforskriften. I løyper med fartsgrense 70 km/t bør man kunne forvente at det er liten risiko for møte- og utforkjøringsulykker, eller påkjøring av myke trafikanter. Når risikoen for slike ulykker øker kan ett tiltak være å redusere fartsgrensen i løypa.

Løyper med fartsgrense 70 km/t trenger ikke skiltes. Andre fartsgrenser bør skiltes både ved start og slutt.

4: Forsterket merking gjennom skarp kurve



LØYPER PÅ VANN OG VASSDRAG

Ferdsl over islagte vann og vassdrag medfører alltid en risiko. Løyper over is bør derfor være så kort som mulig, men kan aldri helt unngås. Følgende passeringer bør unngås:

- Trange sund
- I forbindelse med odder og nes
- Inn- og utløp av elver eller bekker på vannet
- Plasser der det er avløp
- Regulerte vassdrag
- Der kraftverk slipper ut regulert vann
- Plasser der man vet av erfaring at isen kan være svak (lokal kunnskap)

Så langt som mulig bør man ikke legge løypene over strømmende vann.

Ved behov kan det skiltes med skiltet «annen fare – følg løypa» Skiltet må stå i begge endrer av løypen der overfarten starter.

For å sikre at overfarten skjer innenfor en definert korridor kan korridormerking vurderes. Klopper og enkle bruer over elver og bekker kan etableres av sikkerhetsmessige hensyn. Slike tiltak må utføres i henhold til plan- og bygningsloven. Dekket på slike bruer og klopper bør være så tett at dyr som krysser ikke trår gjennom og skader seg. For å gjøre scooterførere oppmerksom på hindringen bør bruer og klopper merkes godt.

6: Isforholdene forandrer seg gjennom vinteren. Dette må man ta hensyn til når man planlegger løypetraseen



5: Fastmerking. Siden fastmerker ikke vibrerer i vinden fester snøen seg bedre på disse enn på andre stikker



Del 2 Snøscooterskilt

SNØSCOOTERSKILT

Denne veilederen foreslår utforming av skilt for bruk i snøscooterløyper.

Utforming: Skiltene har mange likhetstrekk og elementer med vegskilt. Dette er gjort for å unngå at snøscooterførere misforstår betydningen av skiltene. Samtidig gjør størrelsen og fargevalg at skiltene skiller seg fra vegskilt på en måte som ikke bidrar til å svekke betydningen disse har på vegene.

Farge: Skiltene bør utformes med følgende to farger; hvit og blå (PMS 285, lakkfarge RAL 5005, signalblå)
Refleks: Skiltene bør utføres med refleks. Dette gjør det lettere for førere å få øyne på skiltene i mørke og i dårlig vær.

Materiale: Skiltplatene bør være i aluminium med en tykkelse på 2 mm. I særlig værharde områder bør man vurdere 3 mm. Blir aluminiumen for tynn kan man risikere at festene til skiltene går av og skiltet faller ned. Baksiden av skiltene bør være matt slik at man unngår å reflektere lys bak skiltet.

Skrift: Teksten på skiltene bør utføres med trafikkalfabetet. Dette er en egen skrifttype utviklet for tekst på trafikkskilt. Se nærmere om trafikkalfabetet i Statens vegvesens håndbok N 300, del 1, vedlegg 2, side 67.

Oppsett: Det er viktig at skiltene monteres på stolper og annet utstyr som ikke er påkjøringsfarlig.

Snøscooterløype

1.1 - Symbolet betyr «Snøscooterløype» Skiltet skal fortelle snøscooterførere og andre at dette er en lovlig løype for snøscooterkjøring.

Skiltet kan brukes i kommuner som ikke har organisert løypenettet med løypenummer.

Kommuner som har nummer på sine løyper kan bruke skilt nummer **1.2**.



Kjøeretning

Bredden på snøscootersymbol i skilt nr **1.1** og **1.2** er 100 mm

Skriftstørrelse på skilt **1.2** er H=70

Størrelsen på skilt nummer **1.1** og **1.3 a-h** er 150 x 150 mm

Størrelsen på skilt nummer **1.2** er 150 x 250 mm

Skilt nummer 1.1 i kombinasjon med skilt nummer **1.3 a-h** viser hvor snøscooterne skal plassere seg videre framover i løypa.

Alle disse skiltene har en hvit bord. Denne er 4 mm bred med en utvendig hjørneradius på 5 mm. Borden plasseres 4 mm fra kanten av skiltet
Lengde og bredde på pil 115x55 mm



Fartsgrenser

Den generelle fartsgrensen i snøscooterløyper er 70 km/t.

Kommunene kan vedta lavere fartsgrense i deler av sine snøscooterløyper.

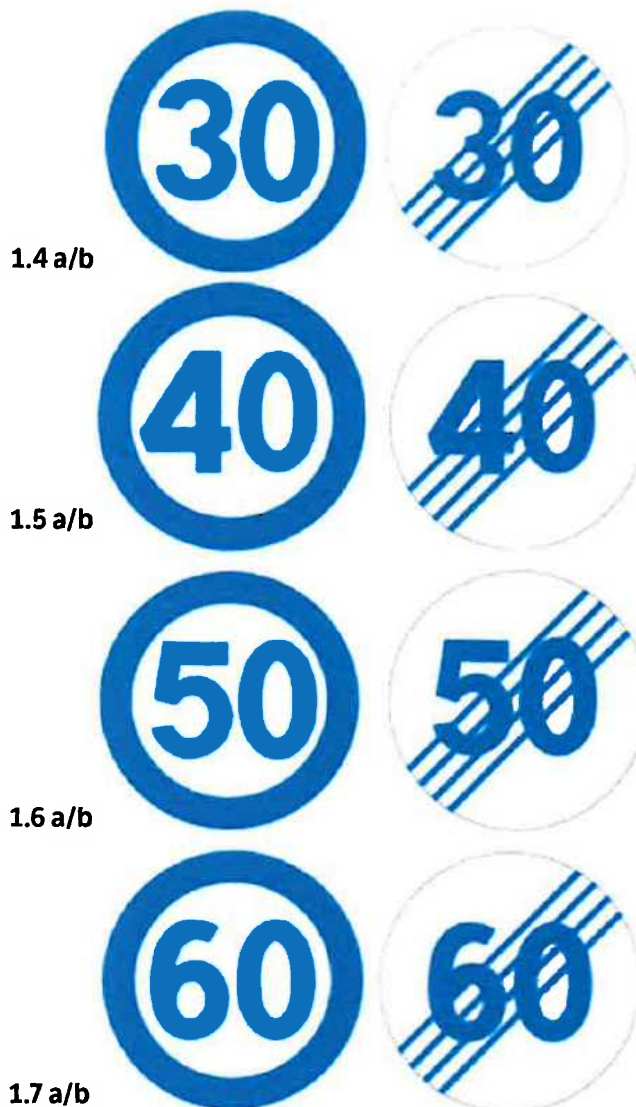
Vedtaket bør synliggjøres med skilting som viser hvor fartsgrensen settes ned og hvor den går tilbake til den generelle fartsgrensen

Bredden på disse skiltene er 300 mm.

Borden på fartsgrenseskiltene er 40 mm.

Skriftstørrelsen er H=140

Skråstreker på opphøyd er 8 mm



Stopp

Stoppskilt bør brukes når kommunene ønsker at snøscooterførere av sikkerhetsmessige årsaker stopper helt opp.

Eksempler er før kryssende veg og kryssende skiløyper.

Hvis stoppskiltet kommer brått på snøscooterførere bør dette forvarsles 100-150 meter før.

Bredden på dette skiltet er 300 mm.

Bord er 15 mm

Skriftstørrelsen er H=100



Forbudt for snøscooter

Skiltet brukes på snøscooterløyper som ikke er åpen for almen ferdsel.

Skiltet må kombineres med et underskilt som spesifiserer hvem som kan bruke snøscooterløypa.



2.1

Eksempel på underskilt til 2.1

Bredden på disse skiltene er 300 mm.
Borden på skiltet er 40 mm mens skråstrek er 20 mm.

Parkering forbudt

I enkelte deler av løypa kan det være forbudt å stanse for å raste. Bakgrunnen for dette kan være at løypa går gjennom et verneområde eller i utkanten av et utløpsområde for snøskred.

Skiltet viser at parkering i forbindelse med rasting ikke er tillatt, og at kjøring ut fra løypa i forbindelse med rasting ikke er tillatt.

Skiltet inneholder informasjon om hvor langt forbudet gjelder.

Størrelsen på skiltet er 300x400 mm



2.2

Oppheving parkering forbudt

Skiltet viser at forbudet mot parkering i forbindelse med rasting er opphevet.

Størrelsen på skiltet er 300x400 mm.



2.3

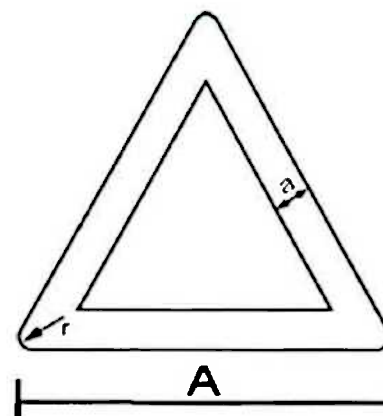
FARESKILT

Utforming: fareskiltene har form som en likesidet trekant, med en vannrett side og spissen opp. Sidene av trekanten bør være 300 mm. Dette er litt under halvparten av størrelsen på et lite vegskilt. Dette er likevel stort nok til at det kan leses uten å stoppe snøscooteren.

Plassering: Skiltene bør plasseres på høyre side av løypa. De bør også plasseres i en slik avstand foran farestedet at det gir tilstrekkelig tid til nødvendig reaksjon.

Gjentakelse: Hvis fareskiltet gjelder en sammenhengende strekning på mer enn 300 meter bør det varsles ved ett underskilt som angir lengden på forholdet. Alternativt kan man gjenta skiltet etter 300 meter

Vurdering: Gjennomsnittlig føreregenskaper og kjøreegenskaper bør ligge til grunn for vurderinger av risiko.



Sidelengde A: 300 mm
Bordbredde a: 30 mm
Hjørneradius r: 15 mm

Bratt bakke, stigning

«Stigning» bør benyttes når stigningen er lang og bratt, eller når stigningen kommer overraskende på scooterførerere. Målet med skiltet er å varsle om en stigning som medfører særlig stor fare eller framkommelighetsproblemer

Skiltet kan kombineres med underskilt som opplyser om lengde og eventuelt stigningsgrad.



3.1

Bratt bakke, fall

«Fall» benyttes når bakken er så lang og/eller bratt at det kan føre til reduserte bremse- og styreegenskaper. Skiltet kan også brukes når bakken kommer overraskende på scooterførerere. Målet med skiltet er å varsle om et fall som medfører særlig stor fare eller framkommelighetsproblemer.

Skiltet kan kombineres med underskilt som opplyser om lengde og eventuelt stigningsgrad.



3.2

Skrått terreng

Skiltet benyttes når sidehelningen på løypa medfører økt fare for velt eller økte framkommelighetsproblemer

Skiltet kan også bruke hvis helningen kommer overraskende på fører.

Skiltet kan kombineres med underskilt som opplyser om lengde på strekningen og eventuelt helningsgrad.

3.3



Annen fare

Skiltet anvendes for å varsle om fare som ikke kan varsles med annet fareskilt. Farens art og eventuell strekning skal angis på underskilt: For eksempel: hundespenn, smal løype mm.

3.4



Farlig sving

Skiltet anvendes for å varsle om en farlig sving, og bidrar til å fremheve løypas linjeføring. En sving anses som farlig når snøscooterføreren må foreta plutselige fartsreduksjoner eller retningsendring. Målet med å skilte slike kurver er å redusere overraskelsesmomentet.

3.5



3.6



Løypemerking kan i tillegg brukes til å framheve den visuelle linjeføringen.

Farlige svinger

Skiltet anvendes for å varsle om en strekning med farlige svinger, og bidrar til å framheve løypas linjeføring. Svingene anses som farlige når snøscooterførere må foreta plutselige fartsreduksjoner eller retningsendringer.

Løypemerking kan i tillegg brukes til å framheve den visuelle linjeføringen.

3.7



3.8



Skiltet kan kombineres med underskilt som opplyser om lengde på strekningen.

Skiløper

Skiltet kan anvendes for å varsle om kryssende skiløype eller strekninger i snøscooterløypa hvor mange går på ski.

Skiltet kan kombineres med underskilt som opplyser om lengde på strekningen.

3.9



AVSTANDSSKILT / STEDSNVNSKILT

UTFORMING: Avstandsskilt har en rektangulær form. Høyden er 150 mm og lengden 500 mm. Lengden kan avvikes ved lange stedsnavn. På denne skiltflaten kan skiltbudskapet settes sammen av en rekke standardiserte visningselementer som piler, symboler, tekst mm.

Bakgrunnsfargen er blå. Tekst, tall og symboler er hvite.

Bord: Bord skal utformes med avrundede hjørner med radius lik bordbredden for indre bordkant og radius lik to ganger bordbredden for ytre bordkant. Borden skal ligge 4 mm fra skiltkant å være 4 mm bred.

VISNINGSELEMENTER

Piler; skiltene har piler som viser vei til stedet de angir. På skilt som viser vei til høyre eller venstre utformer man den blå bakgrunnsfargen slik at dette i seg selv er en pil. Når skiltet viser vei rett fram vises dette med en pil oppover på skiltet. Høyden på denne pilen er 75 mm

Ytterst og øverst på motsatt side av pilen er symbolet for snøscooterløype og eventuelt løyenummer. Under disse kan det legges inn andre symboler som bespisning, overnatting, severdighet mm. Høyden på symboler er 45 mm. Skriftstørrelse på skiltene er H = 35

Avstand vises kun med siffer. Som på vegskilt er det underforstått at dette er km. Siffer legges inn etter stedsnavn.

PLASSERING I LØYPA: Alle kryss bør merkes med stedsvisningsskilt. Skiltene bør også legges inn på punkter i løypa hvor det er naturlig å merke retning og avstand.

Avstandsskilt høyre

Brukes for å angi avstand til sted ved å ta til høyre i kryss.

4.1



Avstandsskilt venstre

Brukes for å angi avstand til sted ved å ta til venstre i kryss.

4.2



Avstandsskilt rett fram

Brukes for å angi avstand ved å kjøre rett fram i ett kryss. Brukes også for å angi avstand til sted utenom kryss.

4.3



Stedsnavnskilt

Stedsnavnskilt settes opp på steder det er naturlig å merke med navn. Det bør være samsvar mellom avstandsskilt og stedsnavnskilt.

4.4



Underskilt

Kan brukes i kombinasjon med fareskilt og stoppskilt. Målet med underskiltet er å øke forståelsen av risikoen det skiltes om samt spesifisere virkningsområdet for skiltet.

Bredden på skiltet skal ikke være større enn bredden på skiltet det skal stå sammen med.

Farge på underskiltene er hvit bunn med blå bokstaver og bord

5.1



Geografisk punkt

Kan stå alene eller settes opp i kombinasjon med andre skilt. Målet er å skape kunstige geografiske punkt som samsvarer med punkter på løypekart, GPS tracing og infotavler

5.2



Mål på skiltene 150 x 150 mm

Del 3 Snøscooterløype og veg

Kryssing av veg

Snøscooterløyper bør i utgangspunktet anlegges slik at man unngår å krysse veg og gang- og sykkelveg. Om dette ikke er mulig eller hensiktsmessig, kan man etter tillatelse fra vegeier, anlegge krysningen på ett sted med god sikt. Det forutsettes at krysningspunktet utformes på en sikker måte.

KRAV TIL SIKT I KRYSNINGSPUNKTET

Sikt krav i krysningspunktet mellom snøscooterløype og veg ($L1$) defineres med sikttrekanten. Disse bestemmes ut fra stoppsikt (Ls) multiplisert med en faktor (f) i forhold til Vinter Døgn Trafikk (VDT). For snøscooterløyper gjelder følgende variabler:

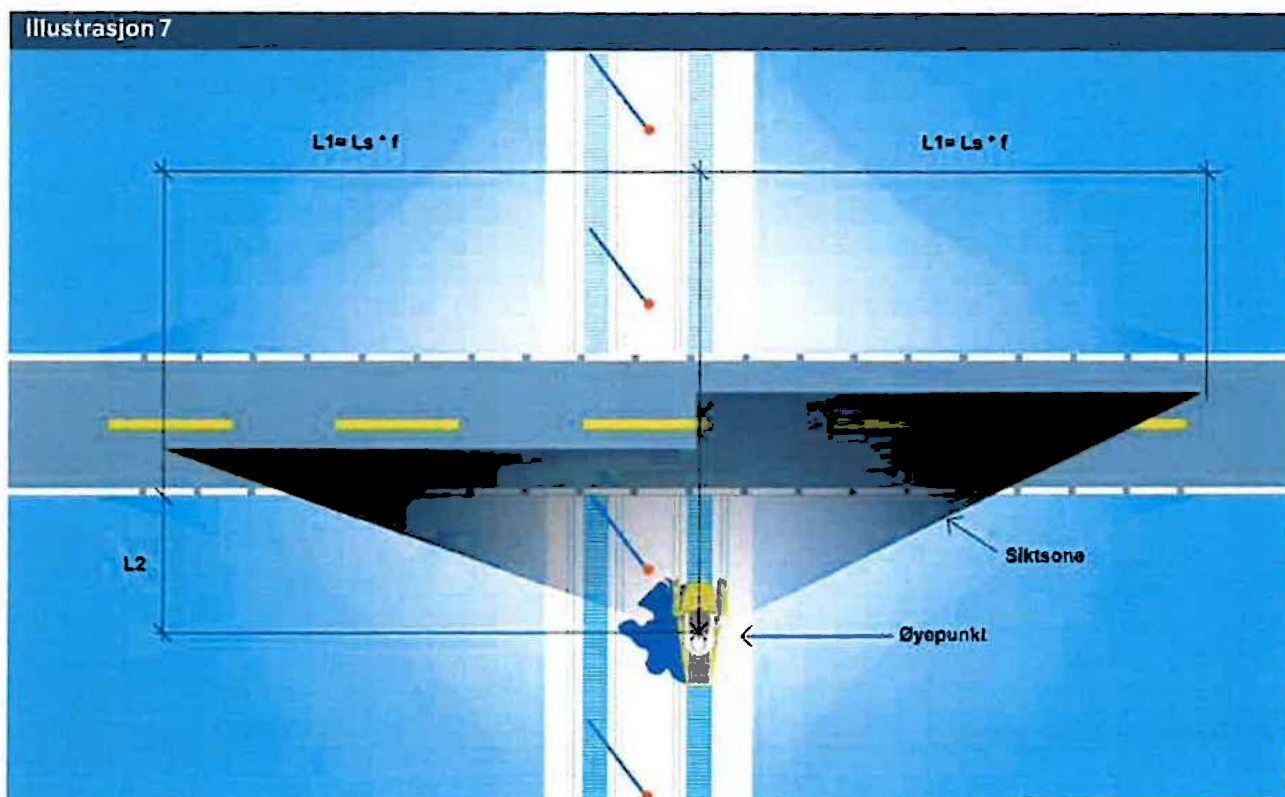
$$L1, VDT < 1000 = Ls \times 1,2$$

$$L1, VDT 1000-3000 = Ls \times 1,4$$

$$L1, VDT > 3000 = Ls \times 1,6$$

Illustrasjon 7. Innen sikttrekanten skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 m over vegens kjørebanelnivå. I tillegg kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i snøscooterløype og kjørebanelnivå på vegen er fritt for sikthindringer. Dette gjelder også brøytekanter. Enkeltstående trær, stolper og lignende, som ikke er sikthindrende, kan stå i sikttrekanten.

$L2$ vil i alle tilfeller settes til 3 meter da det er krav om full stans for snøscootere som skal krysse veg. I vegklassene H4 til H9 tillates ikke kryssende snøscooterløyper da enten fartsgrense eller VDT vil være for høyt.



Følgende siktkrav gjelder i krysningpunkt mellom snøscooterløype og veg:

Fartsgrense	30 km/t	40 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80 km/t	80 km/t	90 km/t
Vegklasse	A1	1)	Sa1 Sa2 A2 A3	H1	2)	H2	Hø1 Hb2 Sa3	H3
VDT < 1000	24 m	36 m	54 m	84 m	108 m	138 m	120 m	210 m
VDT 1000 – 3000	28 m	42 m	63 m	98 m	126 m	161 m	140 m	245 m
VDT 3000 – 5000	32 m	48 m	72 m	112 m	PF	PF	PF	PF
VDT > 5000	Planfri kryssing (PF)							

PF= Planfri kryssing. 1) stoppsikt = 30 meter. 2) stoppsikt = 90 meter

Planfri kryssning

På veger med VDT over 5000 skal det alltid anlegges planfrie krysningspunkter mellom veg og snøscooterløype. På veger med VDT mellom 3000 og 5000 tillates kryssende snøscooterløyper i plan kun når fartsgrensen er 60 km/t eller lavere.

Når fartsgrensen er over 90 km/t skal det alltid anlegges planfrie kryssing uavhengig av VDT.

UTFORMING AV KRYSNINGSPUNKT

Snøscooterløyper skal krysse vegen vinkelrett. Nærmest vegen skal det anlegges en rampe snøscooterløypen kan plasseres på. Fall på rampen skal ikke være mer enn + - 5 %.

Minimumslengde på rampen skal være 6 meter. Innkjøringsramper må vedlikeholdes i løpet av vinteren. Dette innebærer at løypeeier må fjerne brøytekanter slik at veg og snøscooterløype ligger i tilnærmet plan i forhold til hverandre og snøscootere kan krysse vegen uten å bli «fanget» mellom brøytekanter. Løypeeier må også sørge for at siktkrav i krysningspunktet opprettholdes.

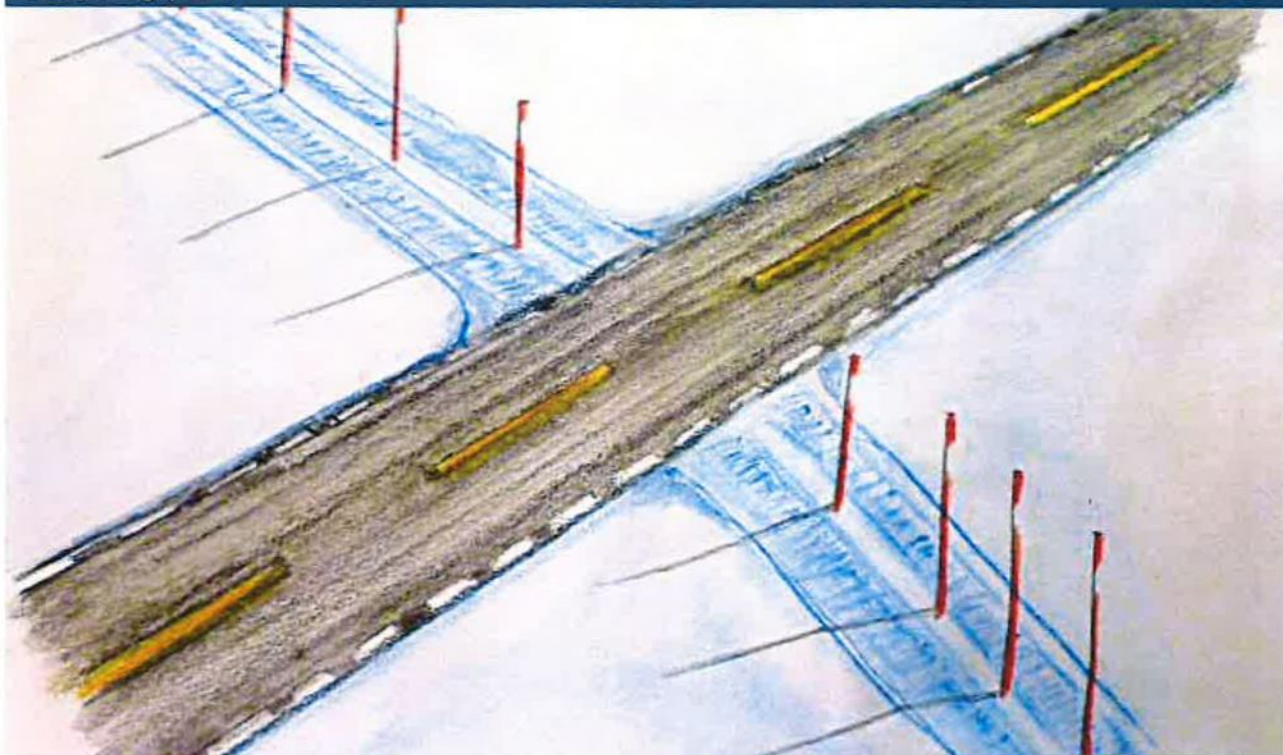
Fyllingsskråning opp mot rampen skal være 1:6 når fartsgrensen er 70 km/t eller lavere. Fra 80 km/t og høyere skal fyllingsskråning være 1:8.

Markering av krysningspunktet

For å varsle snøscooterførere om at de kommer til en veg skal krysningspunktet markeres med forsterket løypemerking siste 20 meter inn mot vegen. Maksimal avstand mellom stikkene er her 5 meter. Hvis det er mulig bør løypemerkingen stikkes helt fram til vegskulder.

Hvis kryssing av veg kommer brått på snøscooterføreren skal dette forvarsles i snøscooterløypa.

8: Krysningspunkt



Parkeringsareal /oppstillingsplass ved løypens start

For å bidra til at snøscooterbrukerne på en sikker måte skal kunne ta seg ut i snøscooterløypene, skal det ved behov tilrettelegges for av- og pålasting av tilhengere ved løypenes start. Parkeringsarealet skal være så stort at alle brukerne får parkert bil og tilhenger på en sikker måte. Det skal ikke legges opp til at dette skjer på- eller langs veg.

For å unngå at mennesker og snøscootere unødig må krysse vegen bør parkeringsarealene anlegges på den siden av vegen der snøscooterløypen er.

Hvis det er kjente risikoforhold i snøscooterløypene bør det informeres om disse på egne skilt ved løypens start. Disse bør ha en sentral plass ved overgangen mellom parkeringsareal og snøscooterløype.

Før det opparbeides parkeringsareal skal utforming av disse samt plassering av avkjørsler avklares med grunneier og vegeier.

Løyper som går parallelt med veg

Noen steder kan det være hensiktsmessig å anlegge snøscooterløyper parallelt med veg. Det er spesielt tre forhold som gjør at man ønsker en slik plassering:

- Konsentrere trafikk langs en bestemt korridor gjennom sårbare områder for å redusere støy og annen påvirkning av miljøet
- Det er korteste veg mellom to steder
- Det er eneste mulighet for å få anlagt en snøscooterløype

Under dårlige værforhold og i mørke kan vegen og snøscooterløypen, hvis de ligger for nært hverandre, gå i ett. Dette vil kunne forvirre førere både på vegen og i snøscooterløypen. Lysene på kjøretøyene og refleksene på løypemerkningen kan føre til misforståelse, som igjen kan føre til utforkjøring eller påkjørsler. For myke trafikanter vil det kunne oppleves som farefullt å bevege seg mellom to ulike systemer for motorisert ferdsel. I tillegg kan parallelle systemer føre til problemer for effektiv vinterdrift på vegen.

9: Oppstillingsplass for bil og tilhenger mellom veg og snøscooterløype



I utgangspunktet bør løyper som ligger parallelt med veg stikkes minst 50 meter fra vegens kantlinje. For å unngå konflikt mellom snøscooter i løype og trafikk på veg, og for å skille mellom merking i snøscooterløype og vegmerking, skal merking i snøscooterløype aldri stå nærmere veggen enn 15 meter pluss bredden på vegens sikkerhetssone. Dette fordi man i en snøscooterløype kan kjøre 15 meter på hver side av løypemerkingen.

Noen steder gjør terreng- og eiendomsforhold likevel at løypene må ligge nærmere veggen. Da må løypeeier gjøre avbøtende tiltak i snøscooterløypen:

- Fartsgrensen i de deler av løypa som ligger innen for vegens sikkerhetssone skal reduseres til 30 km/t. Det må skiltes om dette i snøscooterløypene på en tilfredsstillende måte
- Løypene må merkes på en måte som ikke gir rom for misforståelser om hva som er vegens og hva som er snøscooterløypas visuelle linjeføring
- Ved behov kan forholdet skiltes for trafikanter på veg med skilt nr 156, annen fare, med underskilt snøscooterløype

Løyper skal tegnes inn i arealplan eller i reguleringsplan som trasé for snøscooterløype. Traséen skal vises på plankartet som linjesymbol med sosikode 1164, der senterlinjen markerer senter av traséen. Vegeier er i de aller fleste tilfeller også grunneier. Det skal innhentes tillatelse fra grunneier før løyper legges over dennes grunn.

LØYPER PÅ VEG

Snøscooterløyper skal ikke legges på veg, bru, i tunell eller på jernbaneoverganger. Det er to hovedgrunner til dette;

1. En snøscooter har svært dårlige kjøreegenskaper på veg, noe som gir høy risiko for ulykker. På is- og hardt snødekke vil det være utfordrende og både styre, bremse og oppnå framdrift på en snøscooter. På bar asfalt vil styring og igangsetting kunne være vanskelig.
2. Det er ikke lov å kjøre snøscooter med sorte kjennemerker på offentlig veg. For å kunne kjøre på offentlig veg kreves det at snøscooterer er registrert med kjennemerker med sorte tegn på hvit reflekterende bunn, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 2-5 nr. 2. Tillatelse til slik bruk av offentlig veg gis i forskriftsform av Statens vegvesen. Snøscooterer registrert på kjennemerke med lysegule tegn på sort bunn kan kun krysse offentlig veg på kortest mulig strekning. De aller fleste snøscooterer er registrert med skilt som har lysegule tegn på sort bunn. Det er ikke ønskelig å etablere løyper hvor kun ett fåtall av de registrerte snøscooterer kan kjøre.

LØYPER PÅ GANG- OG SYKKELVEG

Det er ikke tillatt å anlegge snøscooterløype på gang- og sykkelveg.

KRAV TIL GODKJENNING AV VEGEIER

Når en snøscooterløype planlegges og det er behov for å krysse en veg, eller legge snøscooterløypen parallelt med veggen slik at snøscooterer teoretisk kan kjøre innenfor sikkerhetssonen, skal vegeieren alltid kontaktes. Vegeier skal endelig godkjenne planene før snøscooterløypa kan etableres.

ANSVAR OG PLIKTER

Vegeier har ansvaret for å vurdere risiko og evt. godkjenne krysningpunkt og løyper som går parallelt med veggen innenfor sikkerhetssonen før disse etableres.

Løypeeier har ansvaret for å søke veieier om tillatelse til å bygge og drifte krysningpunktet jf. overnevnte. Vegeier kan stenge krysningpunktet hvis dette ikke gjøres.

Del 4 Snøscooterløype og jernbane

Å krysse en jernbane med snøscooter i terrenget er svært risikofyllt. Det er derfor kun lov å anlegge snøscooterløyper som krysser en jernbane på steder hvor det er anlagt planfrie krysningpunkter under eller over jernbanen. Det kan også være aktuelt å anlegge snøscooterløyper som krysser jernbane til steder hvor veg krysser jernbane. I slike tilfeller må løypeeier gjøre nødvendige avklaringer med jernbaneverket og vegeier.

Følgende hovedregler er satt fra jernbaneverket:

- 1) Det er ved norsk lov, forbudt å krysse jernbanesporet, der det ikke er planfri kryssing eller planovergang jf Jernbanelovens §9b
- 2) Dette betyr at eneste mulighet å komme over, hvis ikke vegholder tillater snøscootere, er å bygge ny bru over jernbanen eller ny undergang under jernbanen. Det må i så tilfelle utarbeides reguleringsplan for dette, som må sendes til JBV til offentlig ettersyn. Hvis det ikke finnes reguleringsplan, må det bl. a søkes om dispensasjon fra bygge- og graveforbudet i jernbaneloven § 10 første ledd. Se også jernbanelovens §9.



vegvesen.no