



# Konsekvensutredning

Snøskuterløype

Andfjell - virvassdammen

12.08.2021



RANA KOMMUNE

## Innhold

1. Sammendrag	3
2. Konsekvensutredning	3
2.1 Folkehelse	3
2.2 Mulige konfliktreducerende tiltak	3
2.3 Konfliktmatrise - sammenstilling	4
3. Foreslått løype	5
3.1 Andfjell - Virvassdammen	5
3.2 Kart	10
3.3 Kart influensområde	11
3.4 Skiltplan	12
4. Reindrift	13
5. Støy	14
5.1 Anbefalte grenseverdier	14
5.2 Hvordan vurdere støy fra snøskuterløyper?	14
5.3 Støy og friluftsliv	15
5.4 Støy og boliger/hytter	15
5.5 Bruk av Miljødirektoratets støyveileder	15
5.6 Beskrivelse og fremgangsmåte	16
5.7 Avbøtende tiltak	16
5.8 Influensområde	17
6. Friluftslivsområder	17
6.1 Sammenlikning av friluftslivsområder	18
6.2 Kartlegging av friluftslivsområder i Rana	19
6.3 Synliggjøring av vurderinger for området	20
6.4 Oppsummering	22
7. Naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper (§§ 8 – 12)	22
7.1 Vurdering	21
7.2 Særskilt om fjellreven	26
7.3 Oppsummering	27
8. Samlet, kort oppsummering	29
9. Samlet, skjematisk oppsummering konsekvensutredning.	31
10. Økonomi	31

## Tabeller

Tabell 1: Konfliktmatrise – sammenstilling	4
Tabell 2: Anbefalte støygrenser for ulike situasjoner.	14
Tabell 3: Minsteavstander fra senterlinjen av snøskuterløype til ulike områdetyper	14
Tabell 4: Verdisettingskriterier (utvalg). Miljødirektoratets veileder.	19
Tabell 5: Verdisetting av friluftslivsområder. Verdi og områdetype.	19
Tabell 6: Samlet, skjematisk fremstilling. Forenlighetsgrad friluftsliv.	22
Tabell 7: Registrerte kjøretøy, etter euroklasse og drivstofftype. Beltemotorsykler, Rana, 2020.	25
Tabell 8: Samlet, skjematisk fremstilling. Forenlighetsgrad naturmangfold.	29
Tabell 9: Samlet, skjematisk oppsummering. Konsekvensutredning.	31

## Figurer

Figur 1: Buffersone støy. 450 meter fra senterlinje.	16
Figur 2: Influensområde støy.	17
Figur 3: Kartlegging og verdifastsetting friluftslivsområde Virvassdalen	21
Figur 4: Leveområde fjellrev. Oversikt fra Miljødirektoratets database.	26
Figur 5: Fjellrev. Dokumentert og antatt yngling i 2020.	26

## 1. Sammendrag

I forbindelse med mulig fastsetting av en snøskuterløype mellom Andfjell og virvassdammen er det laget en konsekvensutredning. Utredningen skal vise om kommunen kan fastsette løypa.

## 2. Konsekvensutredning

Formålet med denne konsekvensvurderingen er å klargjøre hvilke virkninger og konsekvenser forlengelsen av snøskuterløypa kan medføre for miljø, naturressurser og samfunn. Den skal være med å sikre en langsiktig, bærekraftig utvikling og forvaltning av areal-, natur- og kulturmiljøressursene i kommunen. Hensikten er å beskrive og utrede mulige konsekvenser forbundet med løypa for naturmiljø og mennesker. Konsekvensutredningen er et vedlegg til forskrift om snøskuterløyper og legges ut til offentlig høring samtidig som forslaget om etablering av løypa.

En konsekvens er en kombinasjon av et områdes verdi og tiltakets omfang. Konsekvensgrad oppgis på en skala fra positiv (+) til negativ konsekvens (-). Konsekvensene vises i utredningen med fargekoder og verdi:

-2	Uakseptabel konflikt. Løype fastsettes ikke, ev. tiltak må iverksettes for å redusere konfliktnivå.
-1	Konflikt. Tiltak som reduserer konflikt bør vurderes iverksatt.
+1	Akseptabelt konfliktnivå/positiv konsekvens.
0	Ikke relevant.

Det er lagt til grunn en skjematisk utredning av konsekvenser. De fastsatte utredningstemaene er vurdert for løypa. Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4a angir hvilke temaer som skal utredes. En konsekvensutredning baserer seg på offentlig tilgjengelig informasjon, databaser, informasjon fra kommunen og kjent kunnskap.

### 2.1 Folkehelse

Mulige helsekonsekvenser av et tiltak skal utredes når det er grunn til å tro at saken eller tiltaket kan få vesentlige konsekvenser for befolkningens helse eller helsens fordeling i befolkningen.

Denne utredningen skal belyse konsekvenser av en tilsvarende løype som den som har vært i området siden 1978. Vi har ikke grunn til å tro at denne løypa kan få vesentlige konsekvenser for befolkningens helse eller helsens fordeling i befolkningen. Det er derfor ikke laget en egen utredning for folkehelse for dette forslaget.

### 2.2 Mulige konfliktreducerende tiltak

Konfliktreducerende tiltak er tiltak som medfører at ulempene som følger av etablering og drift av løypa reduseres eller elimineres. Slike tiltak kan f.eks. være fartsreduksjon, begrensninger i kjøretidspunkt, stans forbudt, begrensninger i bruk av løypa, flytting av trasé etc. Slike tiltak er med på å bidra til at mulige konsekvenser påvist i konsekvensutredningen blir tatt hensyn til og eventuell usikkerhet knyttet til løypa blir redusert. Ikke alle negative konsekvenser kan nødvendigvis reduseres ved hjelp av konfliktreducerende tiltak. Dette blir i så fall synliggjort i vurderingen.

## 2.3 Konfliktmatrise for forslaget til løype - sammenstilling

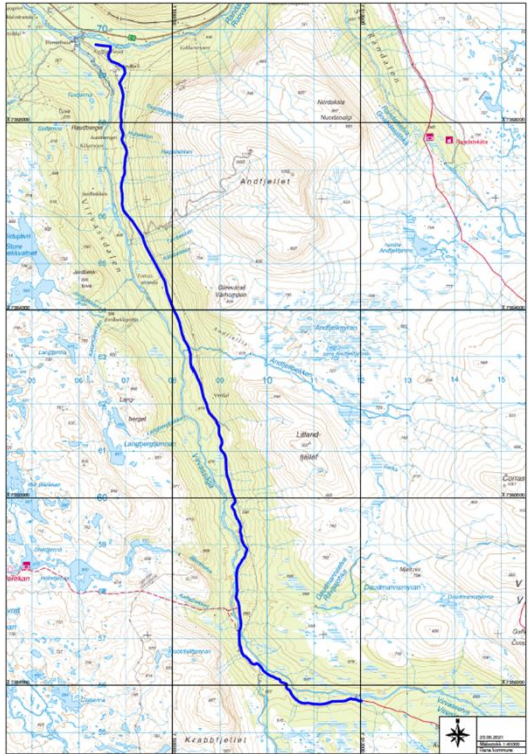
Løypeforslag	Alt. 4 Andfjell - virvassdammen
Tema	
Skredfare	
Infrastruktur	
Reindrift	
Kulturminner-/miljø	
Naturmangfold	
Landskapstype/ingrepsfritt	
Næringsliv	
Verneområder	Det har vært en isfiskeløype i området, også etter at Virvassdalen naturreservat ble opprettet i 2011.
Bolig-/hytteområder	
Støy	
Sikkerhet	
Samfunn	
Friluftsliv	A-område/ikke verdisatt
Lydmiljø	

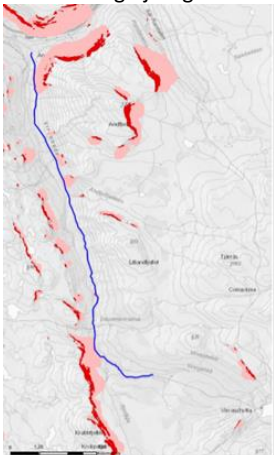
Tabell 1. Konfliktmatrise.

-2	Uakseptabel konflikt. Løype fastsettes ikke, ev. tiltak må iverksettes for å redusere konfliktnivå. Se utredning
-1	Konflikt/mulig konflikt. Tiltak som reduserer konflikt bør vurderes iverksatt. Se utredning.
+1	Positiv konsekvens.
0	Ingen konsekvens/ikke relevant.

### 3 Foreslått løype

#### 3.1 Andfjell - virvassdammen

<b>Andfjell - virvassdammen</b>			
<b>Dagens formål</b>	Uregulert	<b>Lengde</b>	Ca. 2,1 mil
<b>Foreslått formål</b>	Snøskuterløype	<b>Forslagsstiller</b>	Kommunestyret
<b>Beskrivelse:</b> Løypa følger anleggsveien fra parkeringsplassen ved Andfjellveien langs gammelveien til Andfjellet, øst for husene på Andfjell gård, inn på anleggsveien sør for gården og langs anleggsveien frem til parkeringsplassen ved virvassdammen.		<b>Kartutsnitt. Se s. 10 for større kart</b> 	

Tema	Konsekvens (verdi/omfang)	Forklaring	Avbøtende tiltak	Grunnlag
<b>Skredfare</b>	0/-1  Det er ikke registrert skredhendelser i Virvassdalen:  <a href="https://tema.kart.nve.no/link/?link=skredhendelser">https://tema.kart.nve.no/link/?link=skredhendelser</a>	<b>Snøskred:</b> Mulig utløpsområde mellom Svartengkjelda og Hubekken/Hagabekken, nordvest og sørvest for Vårhompen, nordøst for Blerekelva og mellom Kaffebecken og Bjoråga. 	Stenging av løype ved stor snøskredfare.  Overvåking/varsling/skilting/generelle advarsler	<a href="#">Skredatlas: skredatlas.nve.no</a>

<b>Teknisk infrastruktur</b>	0	Parkeringsplassen ved Andfjellveien mellom Nerheia og Andfjellneset vurderes som stor nok.		Rana kommune
<b>Reindriftnæringen, herunder samlet belastning og føre-var-prinsippet</b>  Ildgruben reinbeitedistrikt Saltfjellet reinbeitedistrikt  Svaipa sameby Norrbottens län, Sverige	-2	Hele området langs anleggsveien er vinterbeite, både tidlig og sen intensiv.  Høstvinterbeite mellom litt nord for Tørrbekken og dammen.  Det er registrert trekklei og flyttlei i området.  Hele området er konvensjonsområde. (Svensk reindrift i Norge etter grensereinbeite-loven.)	Kommunen skal stenge hele-, eller deler av løypaettet hvis reinbeitedistriktet ber om dette av hensyn til reindriften.  Stenging av løype senest 1. mai	Nordlandsatlas; reindrift
<b>Kulturminner og kulturmiljø inkl. samiske</b>	0	Ingen registrerte		Riksantikvaren, Askeladden
<b>Inngrepsfritt</b>	0	Ikke inngrepsfritt. Vassdraget er oppdemt. Demning ved anleggsveiens slutt. Anleggsvei mellom Andfjell og virvassdammen.  Det har vært isfiskeløype i området siden 1978.  I friluftslivskartleggingen karakteriseres området som ganske utbygd.		Natur i Norge  Rana kommune  Miljødirektoratet, friluftslivskartlegging
<b>Naturmangfold – arter/naturtyper</b>	-1/-2	Mulig konflikt med leveområde for fjellrev og kongeørn.  <b><u>Arter av stor/særlig stor forvaltningsinteresse:</u></b> Det er registrert en rekke arter av både stor og særlig stor forvaltningsinteresse i området.  Det er også registrert truede og spesielt hensynskrevende arter i området.  Like sør for dammen er det flere områder av nasjonal og internasjonal verdi i forbindelse med 4 arter og til sammen er det 10 arter (3 pattedyr og 7 fuglearter) på den nasjonale rødlista som har tilhold i området. Skuterløypa berører ikke disse direkte.  Forvaltningsområde for bjørn, gaupe og jerv.  <b><u>Arter unntatt offentlighet:</u></b> Det er registrert arter som er skjermet for allment innsyn i området.		Miljødirektoratet  Rovbase  Sensitive artsdata; innsynsløsning

		<p><b>Naturtype(r):</b> Ingen utvalgte naturtyper på/like ved anleggsveien.</p> <p>Svært viktig kalkskog sør for Daudmannselva ca. 100 m fra veien.</p> <p>Det er en del utvalgte, svært viktige naturtyper i området, men vi har ikke tatt med dem som ligger mer enn 100 meter fra anleggsveien i vurderingen.</p>		
Landskapstype	0	<p><a href="#">Relativt åpent dallandskap under skoggrensen.</a> (ID-32)</p> <p><a href="#">Åpent dallandskap under skoggrensen.</a> (ID-1)</p> <p>Landskapet er i liten grad preget av menneskelig aktivitet, bebyggelse og infrastruktur, selv om enkelte bygninger og linjeinngrep som veier og kraftledninger kan forekomme.</p> <p>«Takrennesystemet» for overføring av vann til Kallvatnet preger landskapet i dalen.</p>		<p>Natur i Norge Landskapstype</p> <p>Miljødirektoratet Artsdatabanken</p>
Næringsliv	0/+1	<p>Økt aktivitet/inntjening fra vedlikehold av løypa til frivillig(e) organisasjon(er)/private firma. Mulig økt bruk av Virvasshytta (Polarsirkelen turlag). Mulig økt salg av fiskekort (Statskog). Ved eventuell opparbeidelse av parkeringsplass ved Andfjell, mulig inntekt til grunneier.</p>		Rana kommune
Verneområder/randområder	-1	Virvassdalen naturreservat.		Statsforvalteren i Nordland
Bolig-/hytteområder	0/-1	<p>Bolighus på Andfjell Gnr./bnr.: 147/45 (50 m), 147/9 (90 m), 147/5 (200 m). Avstand fra løypas senter i parentes.</p> <p>Hytte på eiendommen 147/65 i rød sone.</p> <p><b>Influensområdet (blå sone):</b> Tre eneboliger på Elvmøthei samt én enebolig ved E6 nordøst for Elvmøthei. To hytter langs E6. Campingplass med ca. 20 campingvogner/hytter på Elvmøthei.</p>	<p>Nedsatt fartsgrense til 30 km/t fra løypas start til forbi hytta på eiendommen 147/65.</p> <p>Støyskjermer for bolighus?</p> <p>Skjerpe inn tidspunkt og tidsrom for kjøring.</p>	Rana kommune
Støy	0/-1	<p>Se ovenfor mtp støymfintlige bygg.</p> <p>Isfiskeløypa mellom Andfjell og virvassdammen har vært i drift siden 1978. Denne har vært åpen</p>	<p>Støy-avbøtende tiltak – stedvis nedsatt fartsgrense.</p>	<p>Miljødirektoratet; <a href="#">Veiledning – støy og planlegging av snøskuterløyper</a> (januar 2018)</p>

		annenhver uke mellom 1. februar og 1. mai.  Mulig økt støybelastning ved Andfjell pga mulig økt trafikk.	Skjerpe inn tidspunkt og tidsrom for kjøring.  Kjørefrie dager/uker.	Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.  Rana kommune
<b>Sikkerhet</b>	0/-1	Langs anleggsveien er det enkelte partier med bratt terreng ned mot Virvasselva	Stenging på kort varsel. Overvåkning/varsling, skilting og/eller generelle advarsler.	Rana kommune
<b>Samfunn</b> • drikkevann • forurensning • mulighet for effektiv håndhevelse av regelverk	0/-1	Relativt liten mulighet for håndhevelse av regelverket.		Rana kommune
<b>Friluftsliv</b>	-1	<a href="#">Området mellom Andfjell og litt sør for Daudmannselva er registrert som A-område, altså svært viktig område for friluftsliv.</a>  I friluftslivskartleggingen karakteriseres området som ganske utbygd (kraftutbygginga).  Det har vært en isfiskeløype i området siden 1978.  Utfartsområde  Området mellom Daudmannselva og dammen er ikke registrert.	Stenging av løype i påsken, ev. andre store utfartsdager.  Redusert åpningstid, f.eks. annenhver uke.	<a href="#">Miljødirektoratets naturbase</a>  <a href="#">Miljødirektoratets veileder M98-2013 – Kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder</a>  Polarsirkelen friluftsråd
<b>Lydmiljø</b>	0/-1	Isfiskeløypa i Virvassdalen har vært åpen annen hver uke mellom 1. februar og 1. mai siden 1978.		Rana kommune

### Samlet vurdering

Det er registrert flyttlei og trekklei i området og løypa går gjennom høstvinterbeite og vinterbeite, både tidlig og sen intensiv. Flyttleiene er helt avgjørende for reindriftens beitebruk og senvinterbeiter er intensivt brukte områder som normalt er mest sikre mot store snømengder og nedising på midt- og senvinteren og derfor svært viktig for mattilgangen på denne tiden av året.

Det er tre bolighus og én hytte som ligger ganske nært løypa. En eventuell støykonflikt kan reduseres med nedsatt fartsgrense og/eller støyskjerming hvis eierne ønsker det.

Parkeringsplassen ved Andfjellveien er vurdert til å være stor nok, også for en viss økning i bruken av løypa.

I friluftslivssammenheng er området kartlagt med verdien A. Den siste delen av løypa går gjennom et område som ikke er verdisatt. Rana har god dekning av friluftslivsområder av noenlunde



samme områdetype. Kunnskap om bruken av området tilsier ikke at løypa vil ha større konsekvens for friluftslivet i området enn det isfiskeløypa hadde. En «videreføring» av en snøskuterløype i området vil heller ikke ha særlig betydning for friluftslivet som helhet i kommunen. Løypa er foreslått gjennom Virvassdalen naturreservat. I verneforskriften for området, er det imidlertid tatt med i bestemmelsene at det er tillatt med «*Bruk av snøskuter langs den eksisterende skuterløypen langs anleggsveien i Virvassdalen. Unntaket gjelder bare når løypa er offisielt åpen.*»

Mulig konflikt med leveområde for fjellrev og kongeørn. Se s. 26 om fjellreven særskilt.

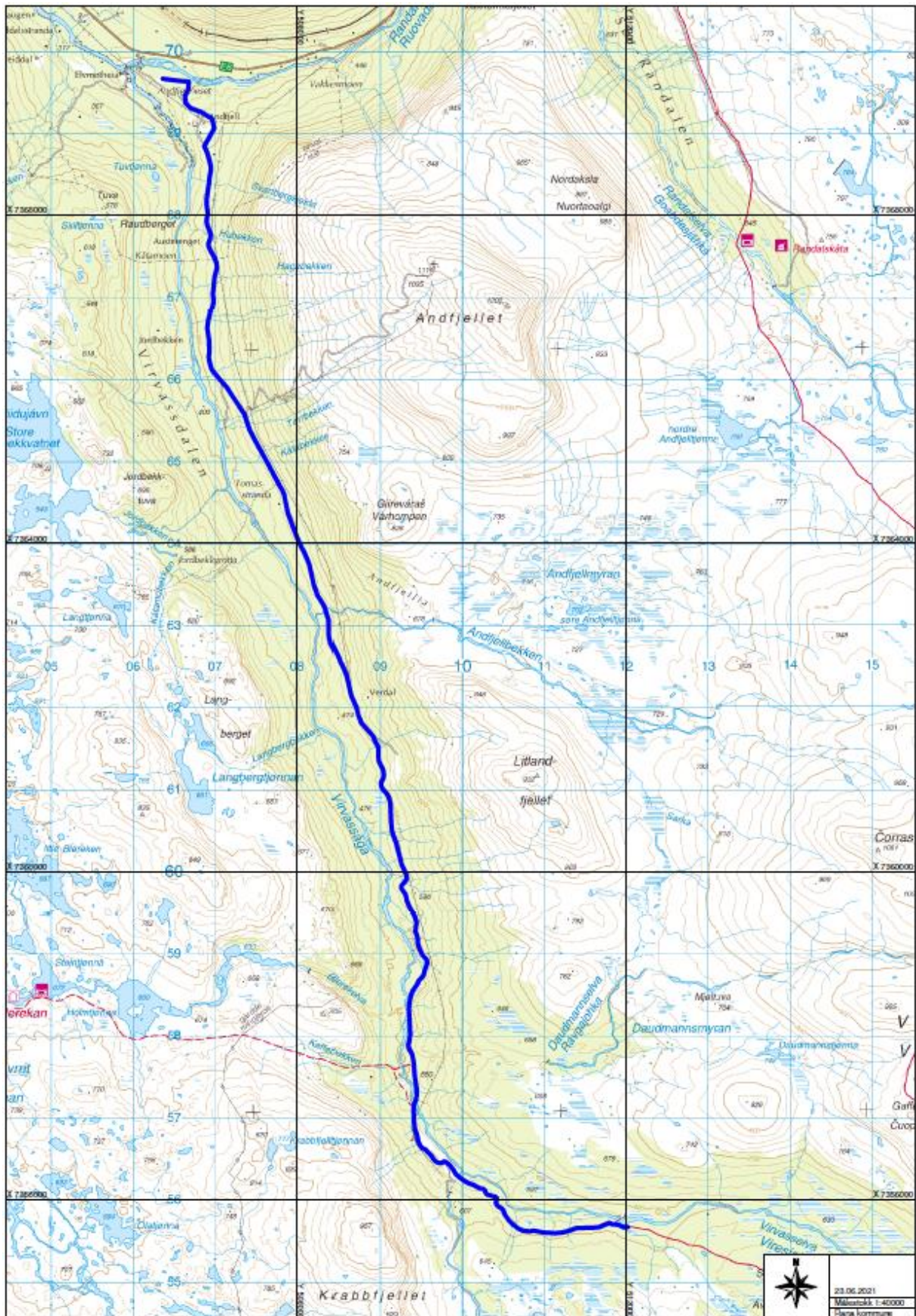
Det er imidlertid slik at det har vært en snøskuterløype (isfiskeløype) siden 1978 langs den samme traseen som er foreslått her. Med de vilkårene som er foreslått for løypa, er det ikke sannsynlig at trafikken i området vil øke i noen særlig grad eller at ferdselen vil komme til å bety økte forstyrrelser eller større skade på naturmiljøet i området enn det allerede er utsatt for.

#### **Konklusjon**

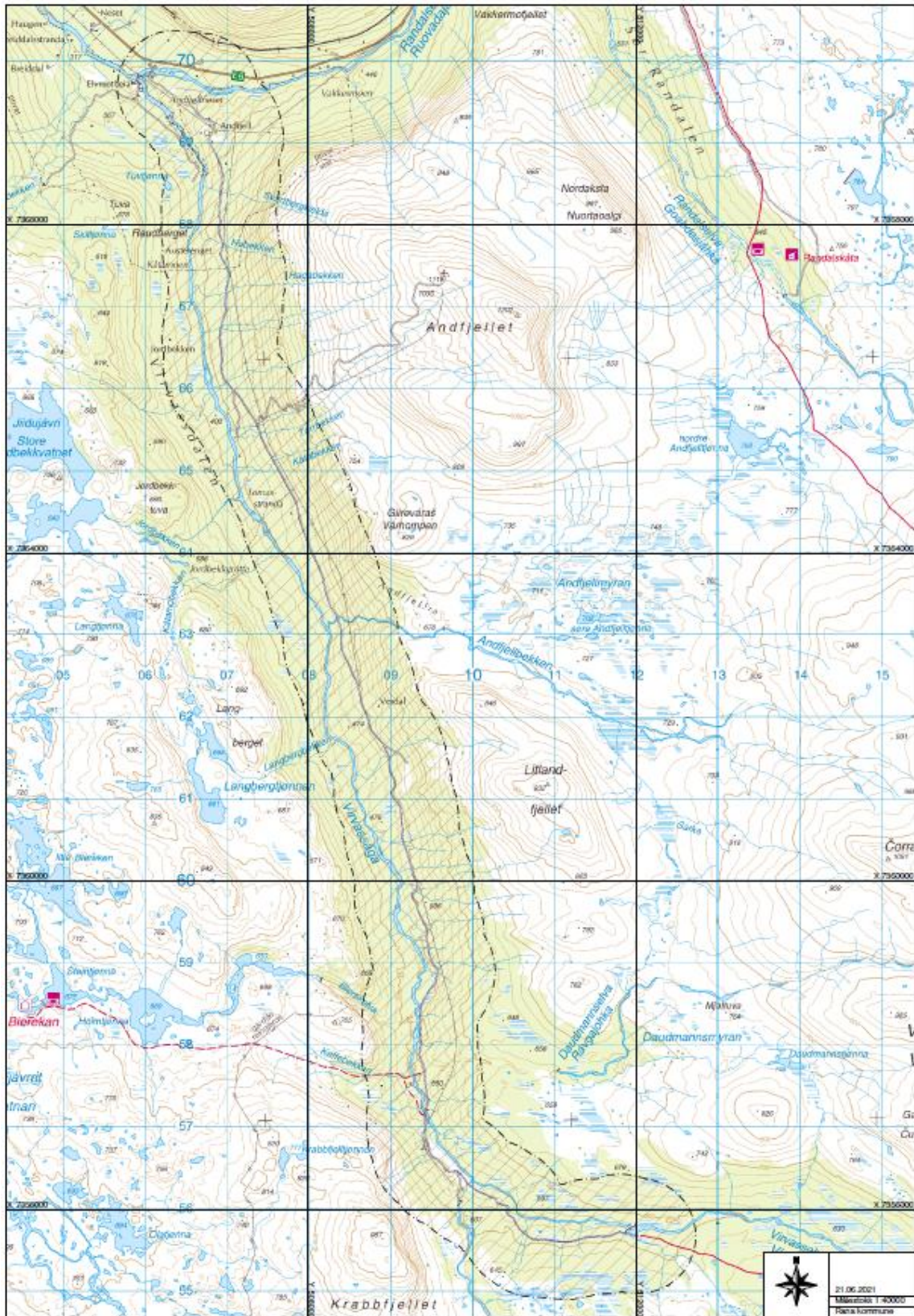
Samlet sett er det middels negativ konsekvens ved fastsetting av løypa, i praksis en videreføring av den isfiskeløypa som har vært der siden 1978. Etter avbøtende tiltak vurderes konfliktnivået å være akseptabelt for reindriften, naturmangfoldet og øvrig friluftsliv.

**Rådmannen kan anbefale å fastsette løypa med de samme vilkårene som den tidligere isfiskeløypa hadde.**

### 3.2 Kart over traséen Andfjell – Virvassdammen

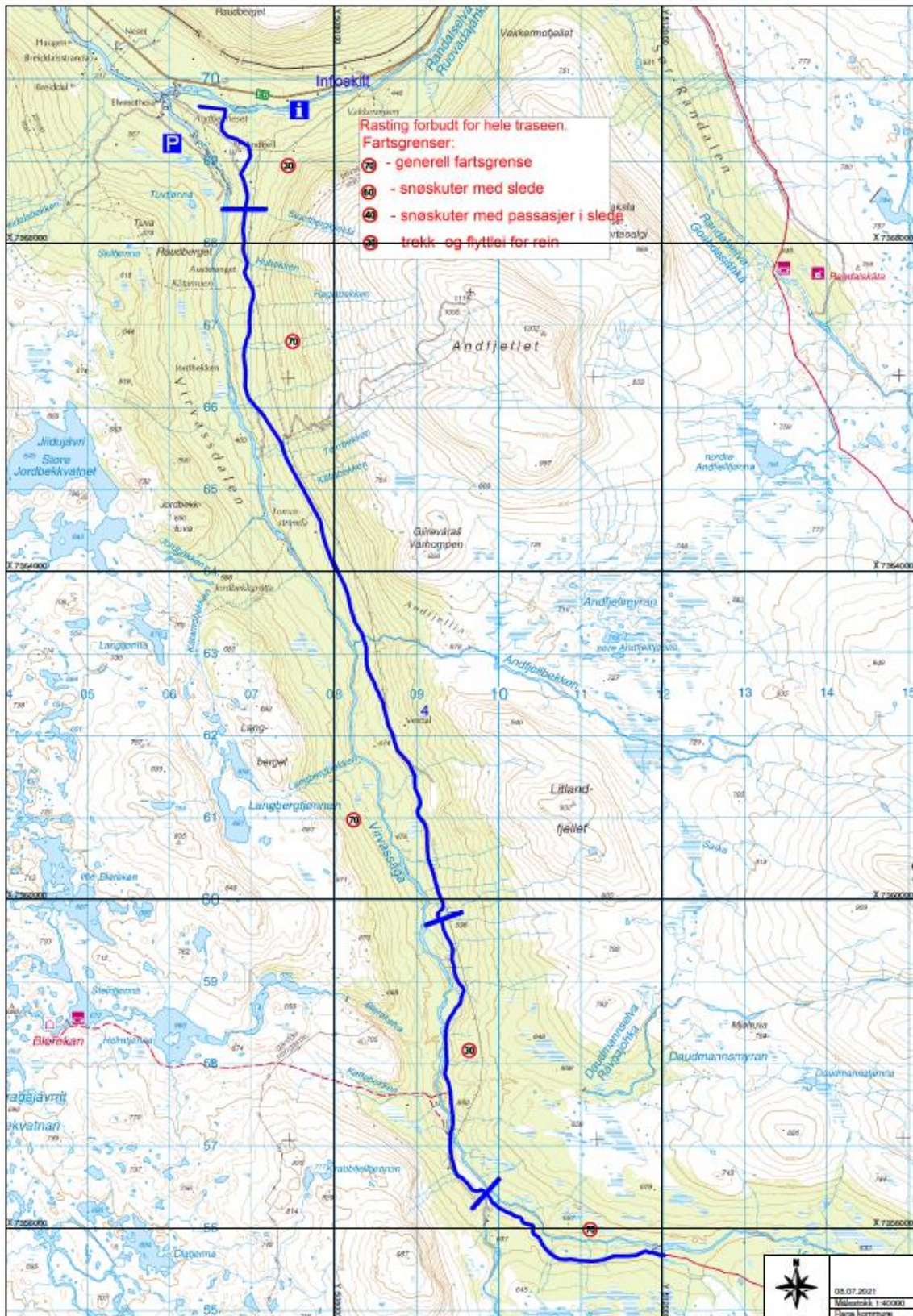


### 3.3 Influensområdet Andfjell – virvassdammen



Influensområde 700 meter fra senterlinje. Influensområde vist med skravur.

### 3.4 Skiltplanen Andfjell – virvassdammen



Skiltplan løype 4 Andfjell – virvassdammen

#### 4. Reindrift

Snøskuteren har god fremkommelighet og mulighet for høy fart. Dette gir brukeren en sterkt utvidet aksjonsradius. Dette fører igjen til at mennesker kan komme lengre inn i reinens leveområder og gjør områder som i utgangspunktet er lite tilgjengelig lettere å nå. Forstyrrelser om vinteren har større negative konsekvenser enn om sommeren. Ferdsel i viktige funksjonsområder som kalvingsområder, vinterbeiteområder og trekkveier er spesielt uheldig. Generelt vil løyper som vil virke inn på reindriftenes særverdiområder (flyttlei, brunstland, kalvingsland, sentrale luftingsområder og områder i og ved anlegg til merking, skilling og slaktning) og minimumsområder anses for å være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. Kommunene skal spesielt ta hensyn til viktige vinterbeiteområder for reindrift ved etablering av løyper.

I kalvingstiden som er fra slutten av april til juni, er reinen svært sårbare. Simlene kan kaste kalven, det vil si spontanabortere, eller forlate den nyfødde kalven på grunn av forstyrrelsene. Uaktsom kjøring ellers på året i områder der reinen oppholder seg, kan lede til at reinen flukter fra forstyrrelsen. Ved en flukt først og fremst på vinteren pådrar reinen seg blant annet store energitap noe som kan lede til kritiske overlevelsesforhold. ([Naturvårdsverket, skrivelse 2019-05-29; Analys av terrängkörningens påverkan på djur, natur och friluftsliv, s. 32](#))

Næringens driftsform gjør den svært arealavhengig, bl.a. med bakgrunn i marginale beiteområder og reinens behov for ulike sesongbeiter og flyttveier mellom dem. Hyttebygging, økt fritidsaktivitet og økt generell trafikk har medført store endringer i reindriftenes rammebetingelser, og næringen er under sterkt press i svært mange av sine områder. Ytterligere arealinngrep og forstyrrelser i form av snøskuterløyper kan bidra til en samlet negativ innvirkning på reindriftnæringen. Dette gjelder spesielt i de områdene der det i dag ikke er tillatt med fornøyleskjøring.

Reindriftnæringen blir berørt av forslaget til løype. I tillegg berører denne løypa Svaipa sameby på svensk side som har kjerneområder langs grensen. Det er registrert flyttlei og trekklei i området og løypa går gjennom høstvinterbeite og vinterbeite, både tidlig og sen intensiv. Flyttleiene er helt avgjørende for reindriftenes beitebruk og senvinterbeiter er intensivt brukte områder som normalt er mest sikre mot store snømengder og nedising på midt- og senvinteren og derfor svært viktig for mattilgangen på denne tiden av året. I utgangspunktet er det ikke tillatt å gjennomføre tiltak som hindrer bruken av f.eks. flyttleier, men med avbøtende tiltak som beskrevet i utredningen, kan det være mulig å fastsette løyper også i områder med flyttleier og/eller vinterbeite. Dette forutsetter løpende, nær dialog med næringen slik at løyper kan stenges hvis konfliktnivået blir for høyt.

Kunnskapsgrunnlaget om svenske reineiernes bruk av norske områder er dårlig fordi dette ikke vises i kart.

De siste årene har det vært stor økning i bruk av snøskutere. Hvis snøskuterløypa legges gjennom vinterbeiteområder hindres den naturlige bruken av beite. Dette øker behovet for samling og driving av reinen i en periode hvor dyrene er spesielt sårbare for påkjenninger (seint på vinteren og vår).

Hvis det er reindriftsinteresser i områder der det planlegges snøskuterløyper, er det viktig at kommunen kontakter berørte reinbeitedistrikt for å sikre seg utfyllende informasjon. I dette området har det vært snøskuterløype (isfiskeløype) siden 1978. Ildgruben reinbeitedistrikt har i møte gitt uttrykk for at en videreføring av en slik løype med de samme vilkårene som tidligere, ikke vil være problematisk for dem. Saltfjellet reinbeitedistrikt har ikke svart på vår henvendelse, men vi antar de vil komme med et høringsvar.

## 5. Støy

Stillhet og ro er viktige kvaliteter ved friluftslivet. Fred og ro handler både om fravær av plagsom støy og om den positive opplevelsen av stillhet. Kommunen skal vurdere konsekvenser av støy ved fastsetting av snøskuterløyper. Både når det gjelder friluftsliv og for boliger og hytter som blir berørt av løypa.

Klima- og miljødepartementet har gitt føringer om at kommunene ikke bør legge løyper i friluftslivsområder som er kartlagt som svært viktige eller viktige for vinterfriluftslivet. Store sammenhengende vinterfriluftslivsområder bør også holdes fri for snøskuterløyper. Kommunene bør også unngå å legge løyper slik at svært viktige og viktige vinterfriluftslivsområder reduseres i omfang og kvalitet. Løyper bør derfor ikke legges så tett opp til viktige friluftslivsområder at disse berøres av støy og forstyrrelser fra snøskutere.

Miljødirektoratet har utarbeidet en veileder om støy og snøskuterløyper som skal brukes i planleggingen. Veilederen angir at løyper ikke bør legges så tett opp til viktige friluftslivsområder for vinterfriluftslivet at disse områdene vil bli forringet av støy fra snøskuterløypa som overstiger grenseverdien.

### 5.1 Anbefalte grenseverdier

Miljødirektoratet anbefaler følgende støygrenser i områder der kommunen skal ta hensyn til støy:

Områdetype	Beskrivelse	Grenseverdi $L_{SAF}$
1	Svært viktige eller viktige friluftslivsområder for vinterfriluftslivet, jf. verdisetting i forbindelse med kommunenes kartlegging etter veileder M98-2013	40 dB
2	Hytter, hus og annen støyfølsom bebyggelse	60 dB
3	Områder langs eksisterende støykilder som vei, bane mv. der det allerede er trafikk av et betydelig omfang.	Ingen egen anbefalt støygrense for snøskuter. Avstand fra eksisterende støykilde til snøskutertraseen bør ikke overskride 30-50 meter.

Tabell 2. Anbefalte støygrenser for ulike situasjoner. Høyde 1,5 meter.

### 5.2 Hvordan vurdere støy fra snøskuterløyper?

Det er beregnet en minsteavstand mellom en snøskuterløype og yttergrensene av en områdetype. Denne minsteavstanden er beregnet for å overholde de anbefalte grenseverdiene som vist i tabell 2.

Områdetype	Beskrivelse	Anbefalt grenseverdi	Minsteavstand (m) for buffersone
1	Svært viktige eller viktige friluftslivsområder for vinterfriluftslivet, jf. verdisetting i forbindelse med kommunenes kartlegging etter veileder M98-2013	$L_{SAF}$ 40 dB	450
2	Hytter, hus og annen støyfølsom bebyggelse	$L_{SAF}$ 60 dB	60
3	Områder langs eksisterende støykilder som vei, bane mv. der det allerede er trafikk av et betydelig omfang.	Ingen grenseverdi	Avstand fra eksisterende støykilde bør ikke overskride 30-50 meter

Tabell 3. Minsteavstander fra senterlinjen av snøskuterløype til ulike områdetyper

Der kommunen legger snøskuterløypa utenfor angitte minsteavstander, er det ikke behov for nærmere vurderinger av støy. Hvis kommunen legger en snøskuterløype innenfor angitt minsteavstand, må det gjøres nærmere vurdering av støy. Minsteavstandene er teoretisk beregnet. Den faktiske rekkevidden av støy avhenger av forhold i områdene der snøskuterløypa legges. Dette kan være meteorologiske og topografiske forhold, snøskuterens alder, kjøreadferd og fart. Støyutbredelsen fra snøskuterne vil altså noen ganger kunne være mindre enn det de anbefalte minsteavstandene og noen ganger vil rekkevidden av støyen være større.

### 5.3 Støy og friluftsliv

Kommunene har plikt til å ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet når de planlegger snøskuterløyper.

Grenseverdien på 40 dB kan oppnås på kortere avstander enn i tabell 3 hvis forholdene er fordelaktige. Det er derfor viktig å vurdere om mottakerpunktet er støymessig gunstig plassert eller ikke. For eksempel kan bratte kammer og åser mellom løypa og mottaker fungere som støyskjerm.

Hvis løypa går innenfor minsteavstandene på enkelte punkt eller på kortere strekninger, kan det være tilstrekkelig at kommunen ved hjelp av kart og informasjon om området gjør konkrete vurderinger, for eksempel rundt betydningen for støyutbredelsen som følge av topografi, terreng og vegetasjon på de aktuelle strekningene/punktene.

Hvis løypa derimot ligger i åpent terreng der lyd i utgangspunktet vil kunne bære langt og der de viktige friluftslivsområdene ligger på ugunstige mottakerpunkt i forhold til løypa, bør minsteavstanden settes til minst 450 meter. Med ugunstige mottakerpunkt menes områder hvor det er lite skjerming og demping av støyen fra løypa.

### 5.4 Støy og boliger/hytter

Kommunene plikter å ta hensyn til bolig- og hytteområder når snøskuterløyper skal etableres. Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker i Norge i dag. Støy kan også være et alvorlig helseproblem og bidrar til redusert velvære og mistriivsel. Det er derfor svært viktig å begrense støy fra snøskuterløyper der folk bor og oppholder seg.

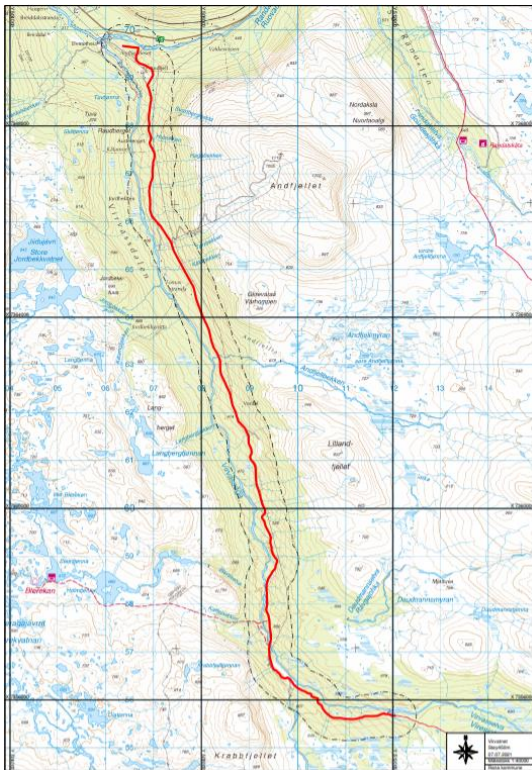
Hvis løyper legges i småkupert terreng med naturlig skjerming, vil minsteavstandene reduseres noe også her. Det er likevel ikke anbefalt at løypa legges nærmere bolig-/hytteområder enn 60 meter.

### 5.5 Bruk av Miljødirektoratets støyveileder

Det meste av den foreslåtte løypa ligger i et svært viktig friluftslivsområde. Hvis man skal legge Klima- og miljødepartementets føringer med tanke på støy til grunn, er bruk av Miljødirektoratets veileder i vår situasjon utfordrende fordi denne i all hovedsak legger opp til at snøskuterløyper *ikke* skal legges i viktige eller svært viktige friluftslivsområder. Konsekvensutredningen forsøker likevel å belyse effekten av støy.

I figuren nedenfor vises buffersonen for løypa, altså anbefalt grense for hvor nært *inntil* et viktig eller svært viktig friluftslivsområde en snøskuterløype bør legges.

Veilederen får imidlertid liten anvendelse i denne saken fordi, som nevnt over, det meste av løypa ligger innenfor et svært viktig friluftslivsområde.



Figur 1. Buffersone støy. 450 meter fra senterlinje.

### 5.6 Beskrivelse av fremgangsmåte

Hvis kommunen legger løyper utenfor angitte minsteavstander, er det ikke behov for nærmere utredninger og vurderinger knyttet til støy. Der et ikke er mulig å legge løyper utenfor minsteavstanden, bør kommunen først og fremst vurdere om det er mulig å legge om løypen(e). Vurdering av støy og konsekvensene av støy, kan gjøres på to nivå:

1. Konkrete vurderinger av rekkevidden av støy opp mot viktige og svært viktige friluftslivsområder og bolig-/hytteområder.
2. Konkrete vurderinger av konsekvensene av støy for friluftslivet, herunder innvirkningen på svært viktige og viktige friluftslivsområder og bolig-/hytteområder.

Selv om kommunene skal ta særskilt hensyn til friluftslivet ved planlegging av snøskuterløyper, er det ikke forbudt å legge løyper som medfører støy over 40 dB i viktige friluftslivsområder. Miljødirektoratet anbefaler likevel å være restriktiv med å redusere buffersonen rundt de svært viktige og viktige friluftslivsområdene. Som figuren på side 21 viser, ligger store deler av den foreslåtte løypa i et område som er klassifisert som svært viktig friluftslivsområde.

Hensynsreglene i motorferdselsregelverket er altså ikke absolutte forbudsregler. Det betyr at kommunen i utgangspunktet *kan* legge løyper i for eksempel viktige friluftslivsområder, hvis den etter en konkret vurdering finner at det foreligger andre hensyn som etter kommunens skjønn er så tungtveiende at hensynet til friluftsliv må vike.

### 5.7 Avbøtende tiltak

I de tilfellene støy vil berøre svært viktige eller viktige friluftslivsområder eller bolig- og hytteområder, bør kommunen vurdere å legge om løypa. Der kommunene likevel velger å legge løyper innenfor minsteavstandene til svært viktige og viktige friluftslivsområder og støyømfintlig bebyggelse, kan følgende tiltak vurderes:

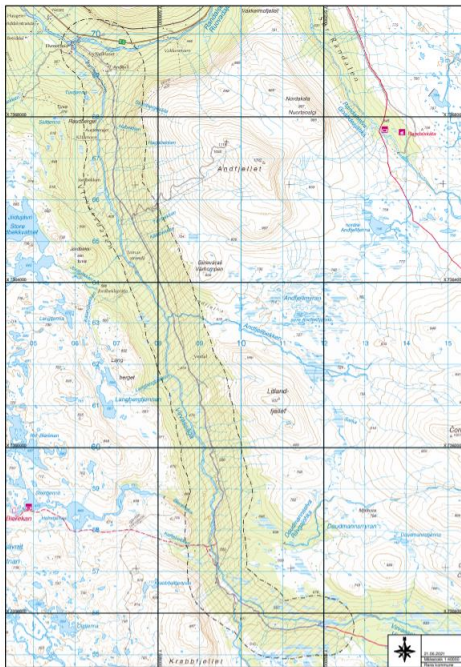


- Tidsbegrensning for bruk av løypa, for eksempel å stenge løypa slik at bolig- og hytteområder får ro på kvelden.
- Stenging av løypa på typiske utfartshelger der det vil bli konflikt med friluftslivet.
- Nedsatt hastighet i deler av løypa. En hastighetsreduksjon ned til 20 km/t mot svært viktige og viktige friluftslivsområder vil innebære at minsteavstanden for å overholde 40 dB reduseres fra 450 meter til 175 meter

### 5.8 Influensområde

Før kommunen sender forslaget til løyper på høring skal den utrede virkningen løypa vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet. Miljødirektoratets veileder om støy og snøskuterløyper sier ingenting om dette. I vår konsekvensutredning har vi derfor brukt de verdiene som var angitt før den nye veilederen kom i januar 2018. Influensområdet var da angitt til å være 700 meter hver vei fra senter av snøskuterløypa.

Figuren nedenfor viser det området man antar påvirkes av støy fra løypa i Virvassdalen.



Figur 2. Influensområde støy. Sone 700 meter hver vei fra senter av løypa.

### 6. Friluftslivsområder

Kommunen skal ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet ved fastsetting av løyper fordi det særlig er friluftslivet som risikerer å bli skadelidende ved etablering av snøskuterløyper. Ikke minst som følge av eventuell ulovlig kjøring med utspring i løypa. Kommunen bør ikke legge snøskuterløyper i viktige eller svært viktige friluftslivsområder. Dette er understreket i forarbeidene til loven.

Arbeidet med snøskuterløyper viser at områdene med høy verdi ofte er sammenfallende med de områdene det er foreslått løyper i. Framveksten av «nye» aktiviteter, som f.eks. fornøyleskjøring med snøskuter, har ført til at motsetninger og konflikter oppstår når brukere av ulike aktiviteter ønsker å dele samme område.

Konflikten mellom snøskuterkjøring og skigåing er reell og asymmetrisk: folk på ski opplever (særlig) motorstøy, men også bensinlukt og møtet med snøskutere som klart negativt, mens de som kjører snøskuter ikke opplever skifolket som noe stort problem. Skifolket ønsker også separate områder for de to aktivitetene, for snøskuterfolket er ikke det så viktig. (Vistad & Skår 2005, Vittersø m.fl. 2004).

I Sverige har konflikter relatert til snøskuterkjøring og friluftslivsutøvere vært forsket på. Resultatene viser at skigåerne først og fremst forstyrres av snøskuterkjørerne på grunn av avgasser og bråk, ikke av å faktisk se snøskuterne (Lindberg et al., 2001). I en studie fra 2018 sammenliknes to undersøkelser fra 2001 og 2015 om hvordan snøskuterkjøring og målet/formålet med aktiviteten har endret seg over tid. Skigåernes opplevelser av å ha sett eller hørt snøskutere har øket over tid og de blir også mer forstyrret av snøskuter som aktivitet (Godtman-Kling 2018).

Tallene og opplysningene i de neste delkapitlene er hentet fra [Miljødirektoratets naturbase](#) og [Miljødirektoratets veileder M98-2013 – Kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder](#)

### 6.1 Sammenlikning av friluftslivsområder

Før et forslag om snøskuterløyper sendes på høring, skal kommunen ha kartlagt og verdsett friluftslivsområdene der løypene planlegges. Betydningen av områdene der løypene planlegges, skal så vurderes opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Vurdering av de kartlagte friluftslivsområdene opp mot hverandre er krevende. Opplevelsen av verdien og viktigheten av områdene er subjektive basert på ulike aktørers mål for friluftslivet og hva de forventer av friluftslivsopplevelser. Friluftsliv innebærer opphold og fysisk aktivitet i friluft med sikte på miljøforandring og naturopplevelse, og dette er faktorer med ulikt meningsinnhold for ulike grupper mennesker og som derfor vil bli forstått og bedømt ut fra personlige erfaringer, sosiale normer og kulturelle tradisjoner.

Når man skal vurdere betydningen av å legge en snøskuterløype i viktige eller svært viktige friluftslivsområder og sammenlikne disse med andre friluftslivsområder i kommunen, kan man f.eks. stille følgende spørsmål:

- Hvor mange tilsvarende friluftslivsområder finnes det i kommunen?
- Hva vil det si å forringe kvaliteten på det aktuelle området sett i lys av friluftslivet som helhet i kommunen?
- Hvor stor del av friluftslivsområdet vil bli berørt?
- Hvilken bruk har området?
- Hvilke brukerkonflikter kan oppstå?
- Har området et særlig godt støy miljø eller berøres området av andre støykilder?
- Er det mulig å gjøre avbøtende tiltak?

Rana har unike områder for friluftsliv som utgjør en stor ressurs med tanke på aktivitet og rekreasjon. Store deler av ranværingene benytter seg av turområdene, og da i hovedsak av «nærturområdene». Med nærturområder her tenker vi på de områdene som er relativt lett tilgjengelig vinterstid, som f.eks. områdene langs E12, Mofjellet, Båsmofjellet, Vatnadalen osv. Mange benytter seg også av de store sammenhengende friluftslivsområdene som ligger i noe større avstand fra tekniske inngrep.

Områdene som er kartlagt skal verdsettes som svært viktig, viktig og registrert friluftslivsområde. Verdisettingen gjøres ved hjelp av et sett med verdsettingskriterier der ulike kriterier vektet fra 1 til 5. I vår vurdering har vi tatt med et utvalg av verdsettingskriterier som vi finner mest relevant når det gjelder områdekvalitet. Følgende er ikke tatt med: regionale/nasjonale brukere,

opplevelseskvaliteter, symbolverdi, kunnskapsverdier, inngrep, utstrekning, potensiell bruk. Fullstendig oversikt over målte verdier finnes på <http://kart.naturbase.no/>.

Tabellen nedenfor viser hvilke kriterier områdene er verdsatt etter.

### Verdisettingskriterier (utvalg).

		1	2	3	4	5
<b>Brukerfrekvens</b>	Hvor stor er dagens brukerfrekvens?	Liten	Noe	Middels	Ganske stor	Stor
<b>Egnethet</b>	Er området spesielt godt egnet for en eller flere enkeltaktiviteter som det ikke finnes like gode alternative områder til?	Dårlig	Ganske dårlig	Middels	Ganske godt	Godt
<b>Tilgjengelighet</b>	Er tilgjengelig god, eller kan den bli god?	Dårlig	Ganske dårlig	Middels	Ganske godt	Godt
<b>Tilrettelegging</b>	Er området tilrettelagt for spesielle aktiviteter eller grupper?	Ikke tilrettelagt	Litt tilrettelagt	Middels tilrettelagt	Ganske godt tilrettelagt	Høy grad av tilrettelegging
<b>Funksjon</b>	Har området en spesiell funksjon?	Ikke spesiell funksjon	Noe spesiell funksjon	Middels funksjon	Ganske spesiell funksjon	Spesiell funksjon

**Tabell 4.** Verdisettingskriterier. Utvalget er gjort fra [Miljødirektoratets veileder Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder M98-2013](#).

### 6.2 Kartlegging av friluftslivsområder i Rana kommune

I Rana er kartleggingen av friluftslivsområder foretatt av Polarsirkelen friluftsliv. Tabellen nedenfor viser en oversikt over verdissetingen av flere viktige friluftslivsområder i Rana, herunder det området denne konsekvensutredningen tar for seg.

### Verdsetting av friluftslivsområder. Verdi og områdetype.

Område	Umbukta – (Mogressfjellet)	Tverrvatnet	Raudvatnet	Kvepsendalsbukta og Liti-Uma	Umbukta-Kvitsteindalen	Liti-Kallvatnet	Stor-Kallvatnet	Virrassdalen	Hellerfjellet-Stangfjellet-Fisklausvatnet
<b>Områdetype</b>	Utfartsområde	Utfartsområde	Utfartsområde	Stort turområde med tilrettelegging	Stort turområde med tilrettelegging	Utfartsområde	Utfartsområde	Utfartsområde	Stort turområde uten tilrettelegging
<b>Områdeverdi</b>	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig	Viktig	Viktig	Registrert	Svært viktig	Svært viktig
<b>Områdebeskrivelse</b>	Mange hytter	Fiske/dagsturer	Dagsturer/fiske	Knutepunkt Turruter. Turisthytte.	Nordlandsruta	Hyttefriluftsliv	Hyttefriluftsliv	Anleggsvei. Mange turmuligheter	Jakt og fiske
<b>Brukerfrekvens</b>	Stor	Ganske stor	Stor	Noe	Middels	Middels	Noe	Noe	Ganske stor
<b>Funksjon</b>	Ganske spesiell	Spesiell	Spesiell	Spesiell	Spesiell	Middels	Middels	Spesiell funksjon	Middels
<b>Egnethet</b>	Ganske godt	Ganske godt	Ganske godt	Ganske godt	Godt	Ganske dårlig	Ganske dårlig	God	Ganske godt
<b>Tilrettelegging</b>	Ganske godt tilrettelagt	Litt tilrettelagt	Litt tilrettelagt	Ganske godt	Litt tilrettelagt	Litt tilrettelagt	Ikke tilrettelagt	Ganske godt tilrettelagt	Middels tilrettelagt

Tilgjengelighet	Ganske god	God	God	Dårlig	Middels	Ganske dårlig	Ganske dårlig	Ganske god	God
-----------------	------------	-----	-----	--------	---------	---------------	---------------	------------	-----

Tabell 5. Verdisetting av friluftslivsområder. Verdi og områdetype.

= området der løypa er foreslått. [Faktaarket finnes hos Miljødirektoratet.](#)

I vår sammenlikning har vi valgt å la de fem vurderingskriteriene bruksfrekvens, egnethet, tilgjengelighet og tilrettelegging veie tyngst:

#### Bruksfrekvens:

Om området blir mye eller lite brukt er viktig for verdien av et område. Det er også viktig om området kan utvikles til å bli mye brukt. Videre må man ta med i betraktning om det f.eks. er årstidsvariasjoner eller døgnvariasjoner.

#### Egnethet:

Hvis området er spesielt godt egnet til en aktivitet som det ikke finnes alternativer til i nærheten, vil området bli mer verdifullt for denne type aktivitet.

#### Tilgjengelighet:

For friluftslivsområder som ligger lengre fra tettsteder og byer, er det viktig at området kan nås med offentlig kommunikasjon eller at det finnes gode parkeringsplasser ved innfallsportene.

#### Tilrettelegging:

Områder hvor det er gjort store investeringer for å lette tilgjengeligheten for f.eks. funksjonshemmede, vil være verdifulle å ta vare på. Tilrettelegging i form av p-plasser er i mange tilfeller svært viktig for å sikre lett adkomst til naturen.

#### Funksjon:

Har området en spesiell funksjon (atkomstzone, korridor, parkeringsplass el.)?

Dette har vi gjort fordi vi mener bruksfrekvensen sier noe om både tilgjengelighet/nærhet, eventuell tilrettelegging og funksjon og dermed også sjanse for bruk. Hensynet til uberørt natur (egnethet) er valgt fordi det også i en stor kommune som Rana er «begrenset» tilgang til slike områder for menigmann.

Ved vurdering av resultatet må en være oppmerksom på at skalaen ikke nødvendigvis går fra «negativt» til «positivt». For eksempel kan det at et område ikke er tilrettelagt være negativt for noen, mens andre ser det positive i å oppsøke et område uten tilrettelegging.

### 6.3 Synliggjøring av vurderinger for friluftslivsområdet i Virvassdalen

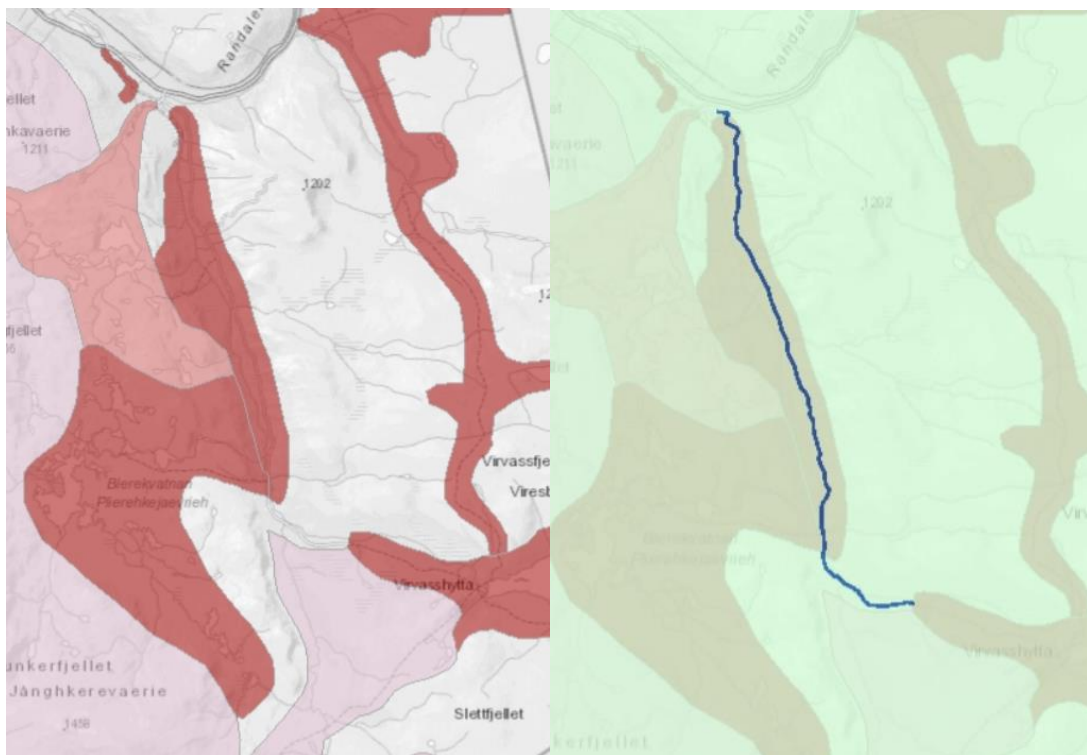
Sjablongene viser at store deler av løypa går gjennom et svært viktig friluftslivsområde. Store deler av løypa går gjennom et friluftslivsområde som er klassifisert som A-område (svært viktig). Men fordi Virvassdalen og Virvatnet er «relativt utilgjengelig» på vinterstid, er det nok først og fremst de som kjørte i isfiskeløypa samt de fastboende og hytteeierne i området som har brukt det aktivt og i større grad i friluftslivssammenheng. Det er per i dag ingenting som tyder på at bruken skal endres eller øke med en videreføring av løypa. Det kan selvsagt likevel oppstå brukerkonflikter med annet friluftsliv (skigåere, isfiskere etc.). Dette vil nok først og fremst gjelde ved løypas start som er lettere tilgjengelig enn området innover dalen. En forutsetning for at eventuelle konflikter ikke skal øke, er at løypa blir vedtatt med de relativt strenge vilkårene som er foreslått og som er bortimot sammenfallende med de som var gjeldende fram til juni 2021. Hvis vilkårene for bruken av løypa

endres til å bli mindre strenge, for eksempel lengre åpningstid, bortfall av krav om fiskekort etc., kan det oppstå andre og større konflikter. Både når det gjelder friluftsliv og naturmangfold.

Løypa vil i liten grad ha innvirkning på trafikken langs Nordlandsruta.

Kunnskap om bruken av området tilsier at en fastsettelse av en snøskuterløype med samme vilkår som den tidligere isfiskeløypa vil ha liten konsekvens for friluftslivet. Vi har ingen grunn til å tro at trafikken vil øke i så stor grad at området vil forringes ytterligere. Isfiskeløypa har vært i området siden 1978 og en snøskuterløype med samme vilkår som denne, vil heller ikke ha særlig betydning for friluftslivet i kommunen som helhet.

Figuren nedenfor viser friluftslivskartleggingen av området.



Figur 3. Kartlegging og verdifastsetting. Virvassdalen.

Kode	Verdi	Farge
A	Svært viktig friluftslivsområde	
B	Viktig friluftslivsområde	
C	Registrert friluftslivsområde	
D	Ikke klassifisert	

#### 6.4 Oppsummering

Det meste av løypa går gjennom et svært viktig friluftslivsområde. Ca. 3,5 kilometer av den går gjennom et område som ikke er verdisatt. Tabellen nedenfor viser et utvalg av verdifastsatte friluftslivsområder i Rana og hvilken forenlighetsgrad vi mener de har med snøskuterløyper.

Hovedårsaken til at vi mener de kan være mulig å vedta en løype i Virvassdalen, er at det har vært en isfiskeløype der siden 1978 og det er ingenting som tyder på at denne ikke har vært forenlig med det

Øvrige friluftslivet i området. Forutsetningen for dette er igjen at en rekreasjonsløype vedtas med samme vilkår som isfiskeløypen hadde.

### Samlet, skjematisk fremstilling. Forenlighetsgrad friluftsliv.

Område	Verdi	Område-type	Egnethet	Tilgjengelighet	Bruks-frekvens	Tilrettelegging	Funksjon	Forenlig med løype
Umbukta	A	UO	4	4	5	4	4	Nei
Tverrvatnet	A	UO	4	3	4	2	5	Nei
Raudvatnet	A	UO	4	3	5	2	5	Nei
Kvepsendalbukta og Litj-Uma	A	TM	4	1	2	4	5	Nei
Litj-Kallvatnet	B	UO	2	2	3	2	3	Mulig
Stor-Kallvatnet	C	UO	2	2	2	1	3	Mulig
Umbukta-Kvitsteindalen	B	TM	5	3	3	2	5	Nei/Mulig
Hellerfjellet-Stangfjellet-Fisklausvatnet	A	TU	4	5	4	3	3	Nei
<b>Virvassdalen</b>	<b>A/IR</b>	<b>UO</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Mulig, hovedsakelig fordi det har vært en løype der i over 40 år</b>

Tabell 6. Samlet, skjematisk fremstilling. Forenlighetsgrad friluftsliv.

  = området der løypa er foreslått

Områdene i verdiklasse A – Svært viktig, er «indrefiletten» av friluftslivsområder. Relativt mange områder i kommunen har fått svært høy og høy verdi (A og B). Dette gjenspeiler en viktig kvalitet i kommunen.

Forenlighetsgraden sier ikke nødvendigvis si at fastsetting av løyper ikke kan finne sted, men at hensynet til friluftslivet og eventuelt avbøtende tiltak i denne forbindelsen skal være vurdert og begrunnet i saken med tanke på prioritering og valg av løsninger. Likevel sier scoren noe om hvilke områder som er de viktigste for friluftslivet. Områder det kan være vanskelig å finne bedre eller like gode alternativer til. Tabellen viser hvilke i områder kommunen ikke bør opprette snøskuterløyper av hensyn til friluftslivet.

Selv med de nye trendene i friluftslivet kan vi si at naturopplevelse, fysisk aktivitet og sosialt samvær fremdeles er viktig. Innholdet i friluftslivet har enda ikke blitt erstattet av spenning, mestring og utfordringer, som man gjerne tenker seg er de viktigste dimensjonene ved mange av de nye aktivitetene. Kommunene tillegger ofte friluftslivet stor vekt og bruker det aktivt i markedsføringen av kommunen som godt bosted med gode muligheter for trivsel og god helse gjennom natur og friluftsliv. Dette er også ofte synlig i overordnede plandokument, men i den juridisk bindende planleggingen er det oftest utbyggingsinteressene som vinner. Kommunene grunngir gjerne dette med at «det finns så mye natur» og at friluftslivet kan utøves andre steder (Forsberg 2012).

## 7. Naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper (§§ 8 – 12)

«Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.»

Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter all lovgivning, herunder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Ved fastsetting av snøskuterløyper skal kommunen ta hensyn til naturmangfold, jf. forskriften § 4a, femte ledd. Kommunen har plikt til å utrede virkningene løypene vil ha for naturmangfold og til å ta hensyn til dette ved fastsetting av løyper. Vurderingen og vektleggingen skal synliggjøres.

På motorferdselsområdet har følgende miljørettslige prinsipper i naturmangfoldloven direkte betydning:

- kunnskapsgrunnlaget
- føre-var-prinsippet
- økosystemtilnærming og samlet belastning
- kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver
- miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

I tillegg skal kommunen ta hensyn til lovens § 5, forvaltningsmål for arter. Dette innebærer:

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

### **Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8**

Kunnskapskravet innebærer at all offentlig myndighetsutøving som berører natur skal være kunnskapsbasert. Kunnskapen skal ikke bare baseres på vitenskapelig kunnskap, men også på den erfaringsbaserte. Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

- *Beslutninger skal bygge på vitenskapelig og erfaringsbasert kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger.*

### **Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9**

Hvis kommunen ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av planlagt motorferdsel skal føre-var-prinsippet komme til anvendelse. Føre-var-prinsippet er en retningslinje for hvordan myndighetene håndterer usikkerhet om kunnskapsgrunnlaget. Hvis det f.eks. dreier seg om motorferdsel i et antatt sårbart område skjerpes kravet til kunnskap om virkningene av bruken. I de tilfellene man har lite kunnskap skal føre-var-prinsippet ha størst betydning.

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

### **Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10**

Prinsippet skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for. Det innebærer blant annet at prinsippet ikke skal ses isolert for ett motorferdselsvedtak, men vurderes i sammenheng med den

miljøbelastningen som allerede er skjedd gjennom tidligere tillatelser til motorferdsel og andre påvirkninger. Dette har særlig betydning dersom miljøbelastningen er ved en kritisk grense hvor selv en liten økning, f.eks. i motorferdsel, vil ha stor betydning for økosystemet.

- *Den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for skal vurderes.*

### **Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11**

Bestemmelsen er en retningslinje for myndighetene. Når kommunen treffer vedtak som tillater motorferdsel i utmark trenger ikke den ikke å velge den økonomisk beste løsningen for tiltakshaver hvis det er klare miljøgevinster med en litt dyrere løsning. Tiltakshaver skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder hvis dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

### **Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder – naturmangfoldloven § 12**

Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering. Kommunen skal vurdere hvilken løsning som etter en samlet vurdering gir de beste samfunnsmessige resultatene. Dette gjelder f.eks. hvilket motorkjøretøy som skal brukes, hvilken lokalisering som gir minst skade osv. Bestemmelsen skal bidra til å unngå eller begrense skade på naturmangfold, sett i forhold til både tidligere, nåværende og framtidig bruk.

#### **7.1 Vurdering**

Tall fra SSB (statistikkbanken) viser at Rana kommune hadde 2504 registrerte snøskutere (beltemotorsykler) i 2020. Tallet er hentet fra oversikt over bilparken. Videre hadde vi pr 31.12.2020 totalt 1220 gyldige dispensasjoner (<https://www.ssb.no/statbank/table/13112/tableViewLayout1/>). Tallene viser at Rana er en kommune med svært mye snøskuterkjøring. Det potensielt store antallet snøskuterkjørere i området (Rana, nabokommuner og Sverige), gjør det vanskelig å si noe om hvor stor den totale belastningen på naturmangfoldet kan bli.

Den største trusselen mot naturmangfoldet i Norge er arealbruk og arealbruksendringer. Utbygging av naturområder til veier, hyttefelt, kraftstasjoner etc. truer dyr og planter, og mange naturtyper som ikke finnes andre steder i verden er i ferd med å bli borte. Enkeltinngrepene kan ofte være små for én type arealdisposisjon, men summen av mange små inngrep kan gi store negative konsekvenser for det biologiske mangfoldet. Snøskuterløyper berører naturmangfoldet i første rekke som følge av selve ferdselen og støy, men også kjøreskader ved dårlige snøforhold og snøsmelting kan forårsake skader på naturen.

#### **Oppstyking av habitat**

Habitatfragmentering (oppstyking av leveområder) og tap og endring av leveområder for både planter og dyr er blant de faktorer som i dag påvirker det biologiske mangfoldet i aller størst grad. Mange arter er avhengige av sammenhengende, forholdsvis store områder for å kunne være et velfungerende økosystem og for å sikre effektiv reproduksjon. Habitatfragmentering blir regnet for å være en av de største truslene mot bevaring av det biologiske mangfoldet, og kan i verste fall føre til at lokale bestander blir isolert og på lang sikt forsvinner helt. Et naturområde kan altså også være viktig ut fra sin funksjon, ikke kun for eventuelle forekomster av sjeldne arter. Også snøskuterløyper kan danne barrierer som reduserer dyrs bevegelsesmuligheter. Problemene knyttet til barrierer og fragmentering har foreløpig ikke vært så tydelige i Norge som i de tettere utbygde deler av Europa, men erfaringene derfra tilsier at dette er et tema hvor føre-var prinsippet er svært viktig. (<https://www.vegvesen.no/siteassets/content/vedlegg/handboker/hb-v134.pdf>)

I tillegg til selve forbruket av arealer ved etablering av snøskuterløyper kan også nærområdene bli berørt gjennom forurensning og støy, samt økt tilgjengelighet og økt menneskelige aktivitet i



området og områdene rundt. Til sammen kan dette føre til betydelig påvirkning av leveområdene for dyr og fugler. Snøskuteren har stor rekkevidde og økt ferdsel inn i sårbare områder kan gi negative konsekvenser for dyre- og fuglelivet. Moderne snøskutere byr på helt andre muligheter til å nå urørt terreng enn tidligere.

### Støy

Kjøring med snøskuter kan ofte utgjøre et betydelig støyelement og dyre- og fugleliv kan bli forstyrret i situasjoner med mye støy. Dyr bruker akustiske signaler for å kommunisere, for eksempel når de skal velge partner, for å holde borte rivaler og for å oppdage bytte- eller rovdyr. Økt støynivå minsker muligheten for dyrene til å oppfatte disse signalene og forverrer på denne måten dyrenes mulighet til kommunikasjon ([Naturvårdsverket, skrivelse 2019-0529, Analys av terrängkörningens påverkan på djur, natur och friluftsliv, s. 32](#)).

Én enkelt, eller noen få snøskutere, utgjør kanskje ikke et stort problem, men summen av mange over lang tid vil kunne medføre stor miljøbelastning og vi vet lite om hvilke skadevirkninger dette kan påføre miljøet i et område. Skadevirkninger av støy er ikke godt kjent/mye forsket på.

### Avgasser/forurensning

De fleste avgassene fra snøskutere er helseskadelige/usunne. Ved konsentrert snøskutertrafikk, f.eks. omfattende gruppekjøring, kan nivåene på avgasser i noen tilfeller tilsvare sterkt trafikkerte gater i tettbebygd strøk. Tall fra statistikkbanken viser at alle snøskutere som er registrerte i Rana går på bensin.

	Beltemotorsykler	
	2020	
	K-1833 Rana	
Uoppgitt		
Bensin		2 504

**Tabell 7. 11823. Registrerte kjøretøy, etter euroklasse og drivstofftype. Beltemotorsykler, Rana, 2020.**

Effekter på miljø (og helse) som følge av utslipp er avhengig av flere faktorer, som f.eks. terreng og vindforhold, forventet trafikkintensitet, plassering av snøskuterløypa i forhold til støysensitive miljøer og bygninger, kjørestil og motorteknologi. Miljøkonsekvensene må derfor vurderes i hvert enkelt tilfelle. Snøskutermotorer er i hovedsak totaktsmotorer, som i noen tilfeller bråker mer og har større utslipp enn f.eks. moderne bilmotorer. Antall 4-taktere og moderne 2-taktsmotorer med bensininsprøytning er imidlertid økende, noe som betyr redusert miljøpåvirkning. Selv om betaling av merverdi-, engangs- og vrakpantavgift på snøskutere og CO<sub>2</sub>-avgift etc. er i tråd med prinsippet om at forurenser skal betale, forhindrer ikke dette økte utslipp og mer forurensning i forbindelse med økt snøskuterkjøring. Forurensning i miljø som forventes å ha ren luft og rent vann, kan oppleves som ekstra ille/belastende fordi det blir et gap mellom denne forventningen og det som faktisk oppleves.

### Ulovlig jakt og forfølgelse av dyr

Slike aktiviteter forekommer og de lettes ved bruk av snøskuter. I hvor stor utstrekning dette skjer, er imidlertid vanskelig å bedømme.

### Inngrepsfrie naturområder/store sammenhengende naturområder med urørt preg

Bevaring av gjenværende inngrepsfrie naturområder er et prioritert nasjonalt miljømål. Slike områder med større sammenhengende areal av naturområder uten tyngre tekniske inngrep har stor betydning for opprettholdelse av naturlige økosystemer og biologisk mangfold. Villmarkspregete områder inneholder ikke nødvendigvis et stort biologisk mangfold, men har betydning for arter med

behov for store inngrepsfrie områder. Rana kommune er en kraftkommune med store områder preget av naturinngrep, herunder bl.a. oppdemte innsjøer, damanlegg, anleggsveier og kraftlinjer. Bevaring av noen av de gjenværende inngrepsfrie naturområdene i kommunen bør derfor tilstrebes ved fastsetting av snøskuterløyper for rekreasjonskjøring.

Virvassdalen er ikke inngrepsfritt.

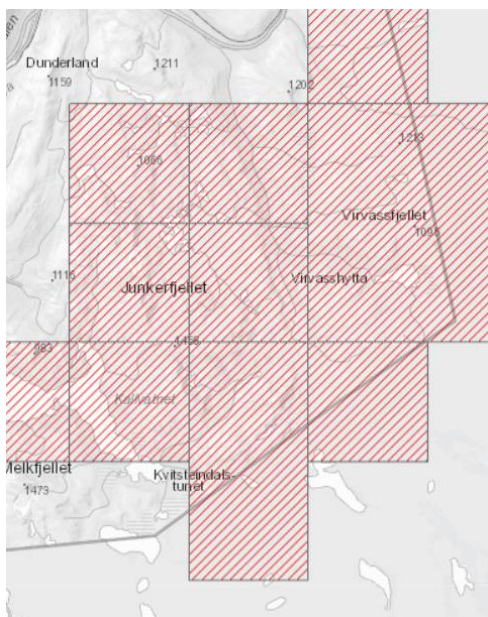
## 7.2 Særskilt om fjellreven

Fjellreven er et av Norges mest utryddingstruede pattedyr. De siste årene har imidlertid og heldigvis aktiv avl, utsetting og fôring snudd den negative utviklingen. Norge har forpliktet seg gjennom internasjonale avtaler til å sikre at fjellreven overlever. Fjellreven ble en prioritert art i 2015, og dette innebærer blant annet at både dyrene og hiene er sikret mot forstyrrelser og ødeleggelse. Dette er fastsatt i en egen [forskrift om fjellreven som prioritert art](#).

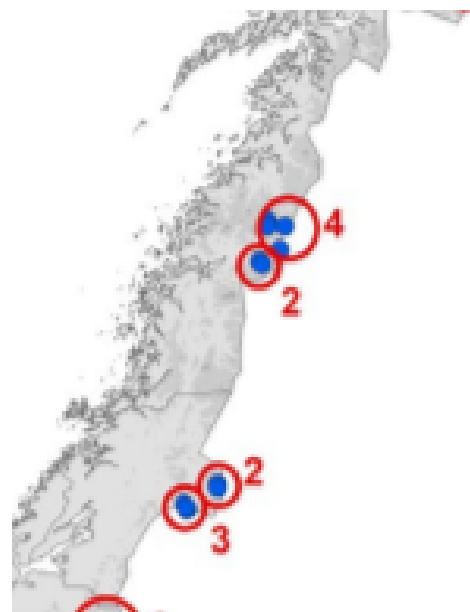
Fjellreven ble fredet i Norge i 1930. Men fjellrevbestanden har likevel ikke blitt mer tallrik. Årsakene til dette er sammensatte. Det er i seg selv en stor trussel at bestanden i Skandinavia er så liten og oppsplittet. Men nyere forskning peker på endringer i smånagernes syklus og rødrevens ekspansjon til høyfjellet som de to mest sentrale årsakene til at bestanden ikke tar seg opp i særlig grad. Bak det hele ligger, sammen med menneskets økte bruk og påvirkning på landskap og økosystem, klimaendringene.

Overvåkingsprogrammet for fjellrev forankret i den nye handlingsplanen for fjellrev (2017-2021). Overvåkingen bygger på årlig kontroll av kjente fjellrevhi og kartlegging av antall individer gjennom DNA.

Det var registrert yngling både i Saltfjell- og Junkeren-området i 2020. Det har vært en jevn økning i bestandene i Sør- og Midt-Norge, mens de nordligste delbestandene har vært preget av stagnasjon og bestandsnedgang. Saltfjellet og Junkeren tilhører i denne sammenhengen Midt-Norge. Opplysningene er hentet fra NINA rapport 1913 «[Fjellrev i Norge 2020. Resultater fra det nasjonale overvåkingsprogrammet for fjellrev](#)».



**Figur 4.** Fjellrev. Oversikt fra Miljødirektoratets database med sensitive artsdata. Stedfestet informasjon om artenes hekkeområde, yngleområde eller voksested er skjermet for allment innsyn.



**Figur 5.** Dokumentert og antatt yngling i 2020

Ifølge ovennevnte rapport har det vært stadig økende aktivitet på hiene (med unntak av vinteren 2019/2020). Med yngling seks av de sju siste årene ser det ut som om fjellreven reetablerer en bestand også i selve utsettingsområdet (Junkeren), selv om det ble registrert bare to ynglinger av fjellrev i dette fjellområdet i 2020. I svenske Vindel-/Arjeplogsfjällen, som grenser til Junkeren, ble det dokumentert seks ynglinger av fjellrev i 2020.

Vi kan ikke konkludere med noe ut fra dette, men det kan virke som om at den menneskelige aktiviteten som snøskuterløypa i Virvassdalen har forårsaket, kan være forenlig med leveområdet for fjellreven.

Det ble ikke gjort noen endringer i verken forskriften om isfiskeløypen eller den delen av verneforskriften som ga bestemmelser om snøskuterkjøring i isfiskeløypen da fjellreven ble prioritert art.

Samtidig er det rapportert om hvordan fjellrevens daglige aktivitet blir påvirket av snøskutertrafikk (Fuglei et al., 2017). En konklusjon var at snøskutertrafikk medførte at fjellrevene ble mer nattaktive når de ble forstyrret av snøskutere sammenliknet med fjellrevene i kontrollområdet. I kontrollområdet benyttet revene tilgangen på mat mer jevnt fordelt over hele døgnet. Det virker som om fjellreven forstyrres på dagtid i sin leten etter mat når det kjører snøskutere i området. Forskerne kunne ikke konkludere om den negative effekten når det gjelder fjellrevens overlevelse og reproduksjon på populasjonsnivå. ([Naturvårdsverket, skrivelse 2019-05-29; Analys av terrängkörningens påverkan på djur, natur och friluftsliv, s. 33](#))

### 7.3 Oppsummering

Det mangler fremdeles mye kunnskap om hvordan f.eks. dyrelivet påvirkes av kjøring i terrenget i et regionalt perspektiv, men all tilgjengelig forskning om terrängkörningens effekter på dyr viser en eller annen form for negativ effekt. Det er konstatert effekter på hvordan de oppfører seg og muligheten de har for å velge leveområder med god tilgang på mat ([Naturvårdsverket, skrivelse 2019-05-29, Analys av terrängkörningens påverkan på djur, natur och friluftsliv, s. 35](#)). Snøskuterens innvirkning sammenliknet med kjøring på barmark er høyere fordi kjøring med snøskuter foregår i en tid hvor de fleste dyr er i negativ energibalanse på grunn av begrenset adgang til føde ([Lindberget/Skarin, 2014. Naturvårdsverket rapport 6622 – Terrängkörningens påverkan på djurlivet](#)).

Det kan synes som om at det ville vært mer hensiktsmessig med en overordnet utredning av effekten på naturmangfold og dyreliv fordi det samlede, regionale perspektivet er svært viktig for å få et bilde av hvilken effekt skuterkjøring har. Regionale studier påviser sterkere reaksjoner og unngåelsesatferd enn lokale studier (Lindberget/Skarin, 2014.).

NINAs evaluering (NINA Rapport 90, sluttrapport, 2005) av det avsluttede forsøket med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark viser at opprettelse av løyper/kjøretraseer i forsøket resulterte i reduksjon av kjøring i sårbare områder, men at kjøringen i slike områder neppe har nådd et minimumsnivå.

Kunnskap om naturmangfold og dyreliv i Rana er innhentet fra databaser. Miljødirektoratets innsynsløsning for sensitive artsdata er også brukt i prosessen. Videre er det lagt vekt på erfaringsbasert og alminnelig kunnskap. Slik mener vi at kravet om tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag er oppfylt så langt det er mulig. Snøskuterkjøring er likevel et fagtema hvor det er til dels betydelig usikkerhet rundt påvirkning på naturmangfold.

Forslaget til løype kan få konsekvenser for naturmangfoldet i området. Hensyn og/eller verdier av viktig lokal, regional eller nasjonal betydning kan bli berørt. Hvis dette skjer, vil det antagelig også derfor være i strid med ett eller flere av prinsippene i naturmangfoldloven. Det er likevel slik at det har vært en løype i området i over 40 år uten at det så langt vi kjenner til har vært rapportert om slike konflikter.

Den største konflikten med naturmangfold er på ettervinteren/våren. Det er da de fleste ønsker å kjøre snøskuter fordi vær- og lysforhold er mest gunstig på denne tiden og dette tidsrommet er svært kritisk for både rein og dyreliv ellers samt at terrenget er spesielt sårbart i vårløsningen. Konfliktnivået kan reduseres i noen grad hvis løypa stenges før våraktiviteten til ulike berørte arter setter inn for fullt.

Et av naturmangfoldlovens sentrale prinsipper, prinsippet om økosystemtilnærming og samlet belastning, skal komme til anvendelse når antatt samlet påvirkning vil kunne gi vesentlige skader på naturmangfoldet. Summen av hver for seg akseptable tiltak kan gi for høy totalbelastning. Selv om hver enkelt løype legger opp til en bærekraftig bruk av areal og god avveining mellom ulike bruksområder, kan summen av alle løyper, kommunalt og regionalt, gi en uforholdsmessig stor belastning på ett eller flere økosystemer. Det er vanskelig å vurdere samlet belastning slik loven krever uten en mer helhetlig, overordnet nasjonal planlegging. I vurderingen vår er det lagt vekt på at det har vært en isfiskeløype i området siden 1978. Hvis det fastsettes en rekreasjonsløype etter samme trasé og med samme vilkår som isfiskeløypa har hatt, kan det hende at snøskutertrafikken vil øke noe, men vi har ingen indikasjoner på at økningen vil være betydelig. Det er også tillagt vekt at området ikke er inngrepsfritt, at det med unntak av annen, lovlig motorferdsel, ikke er andre kjente tiltak i området og at kommunen ikke har kommende arealplaner i området eller er kjent med private planinitiativ eller andre tiltak.

Området/naturtypene vil derfor etter hva kjent kunnskap tilsier ikke bli utsatt for annen påvirkning enn fra den planlagte snøskuterløypa på samme måte som det har vært i flere tiår. Prinsippet i naturmangfoldloven § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning er dermed vurdert og blir ikke nærmere vurdert for de aktuelle artene. Det er videre et mål for Rana kommune et løypenett skal bidra til å redusere det arealet som i dag er påvirket av motorisert ferdsel. Dette skal i hovedsak skje ved en kanalisering av all snøskutertrafikk så langt mulig.

Naturmangfoldloven § 11 angir at kostnadene ved eventuell miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver. Også her er det vanskelig å si noe om «kostnadene» ved fastsetting av et løypenettverk fordi det hersker usikkerhet rundt effektene. Prinsippet om at forurenser skal betale gjelder likevel med hensyn til forurensning fordi det også på snøskutere er merverdi-, engangs- og vrakpantavgift samt CO<sub>2</sub>-avgift etc.

Fordi vi vet relativt lite om potensiell tett snøskutertrafikk er det utfordrende å skulle ta «(...) utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater». Vi har likevel forsøkt å redusere negativ påvirkning med forslag til avbøtende tiltak som f.eks. åpningstid for løypa, tidspunkt for kjøring, fartsgrenser, resting og parkering langs løypa forbudt, begrensninger i bruken av løypa etc. De avbøtende tiltakene følger av forslaget til forskrift.

Konsekvensutredningen gir en nærmere og konkret vurdering av naturmangfold.

## Samlet, skjematisk fremstilling. Forenlighetsgrad naturmangfold.

Område/løypeummer	Arter	Verneområder	Forenlig med løype
Andfjell – virvassdammen/4	Se skjematisk oversikt på side 6	Ja	Mulig

**Tabell 8.** Samlet, skjematisk fremstilling. Forenlighetsgrad naturmangfold.

Forenlighetsgraden i tabellen vil ikke nødvendigvis si at fastsetting av løypa kan/ikke kan finne sted, men at hensyn til naturmangfold og eventuelle avbøtende tiltak skal være vurdert og begrunnet i saken med tanke på prioritering og valg av løsninger.

Også her er hovedårsaken til at vi mener de kan være mulig å vedta en løype i Virvassdalen, at det har vært en isfiskeløype der siden 1978 og det er ingenting som tyder på at denne ikke har vært forenlig med naturmangfoldet i området. Forutsetningen for dette er igjen at en rekreasjonsløype vedtas med samme vilkår som isfiskeløypen hadde.

## 8. Samlet kort oppsummering

### 8.1 Skredfare

Det er ikke oppgitt skredhendelser i området. Det er angitt fem mulige utløpsområder for snøskred langs løypa.

### 8.2 Teknisk infrastruktur, herunder vedlikeholdskostnader

Det er vurdert som mulig å opprettholde dagens infrastruktur (f.eks. kapasitet på eksisterende parkeringsplass ved Andfjellveien) ved fastsettelse av løypa.

### 8.3 Reindrift

Reindriftnæringa blir berørt av løypa på samme måte som de har vært berørt av isfiskeløypa. Med avbøtende tiltak som beskrevet i utredningen, og i samråd med næringa, mener vi det likevel er mulig å fastsette den. Dette forutsetter løpende, nær dialog med Ildgruben reinbeitedistrikt og Saltfjellet reinbeitedistrikt slik at løypa kan stenges om konfliktnivået blir for høyt.

### 8.4 Kulturminner og kulturmiljø, inkl. samiske

Vi finner ingen registrerte kulturminner i Askeladden som blir direkte berørt av løypa.

### 8.5 Naturmangfold

Løypa inkludert influensområde berører kjente forekomster av truet, nær truet eller annet verdifullt naturmangfold. Men det har gått en isfiskeløype gjennom dalen i over 40 år. Det er ikke rapportert om konflikter i denne sammenhengen.

### 8.6 Natur i Norge – inngrepsfrie område/store sammenhengende naturområder med urørt preg

Området er ikke inngrepsfritt. Vassdraget er oppdemt og det er en demning ved anleggsveiens slutt. Anleggsvei mellom Andfjell og virvassdammen. Det har vært isfiskeløype i området siden 1978.

### 8.7 Næringsliv

Løypa antas å kunne gi svakt positive effekter på næringsliv i form av inntjening fra vedlikehold av løypa til frivillig(e) organisasjoner/eksternt innleide firma. Grunneiere kan få økt inntjening fra f.eks. parkeringsavgift.

### 8.8 Verneområder/randområder

Deler av løypa, ca. 3,7 kilometer, er foreslått lagt i Virvassdalen naturreservat.

### 8.9 Bolig-/hytteområder

Det ligger tre bolighus og én hytte langs løypa. Her er det foreslått nedsatt fartsgrense. Noen flere hus og hytter i influensområdet (se s. 8).

### 8.10 Støy

Området er lite preget av støy med unntak av den snøskutertrafikken som har vært i isfiskeløypa.

### 8.11 Sikkerhet

Det er ingen spesielle forhold som vurderes som en risiko i forbindelse med løypa. Det er noen bratte parti ned mot Virvasselva, men det har så langt vi kjenner til ikke vært rapportert om utfordringer knyttet til disse i løpet av den tiden isfiskeløypa har eksistert.

### 8.12 Samfunn (drikkevann/forurensning/kontrollmulighet)

Løypa ligger ikke i noen hensynssone for drikkevann.

I enkelte områder med stor snøskutertetthet er avgasser et problem. Økte utslipp og mer forurensning i forbindelse med økt snøskuterkjøring og biltrafikk må påregnes i alle områder der det er foreslått løyper. Vi antar likevel at trafikkøkningen ikke vil bli betydelig sammenliknet med den trafikken som har vært i isfiskeløypa.

Mulighet for effektiv håndhevelse av regelverket er avhengig av ressurstilgang hos kontrollmyndighetene (politi og Statens naturoppsyn/fjelltjenesten). Kommunen har verken kontroll- eller sanksjonsmuligheter. Generelt kan man nok si at muligheten for utøvelse av kontroll og hvor effektiv denne kan være, minsker jo lenger bort fra «allfarvei» løypa ligger.

### 8.13 Friluftslivsområder

Det meste av løypa er foreslått lagt i et svært viktig område for friluftslivet (A-område). Rana har god dekning av friluftslivsområder av noenlunde samme områdetype. Kunnskap om bruken av området tilsier ikke at løypa vil ha større konsekvens for friluftslivet i området enn det isfiskeløypa hadde. En «videreføring» av en snøskuterløype i området vil heller ikke ha særlig betydning for friluftslivet som helhet i kommunen.

### 8.14 Lydmiljø

Stille områder representerer en spesiell kvalitet i sammenheng med friluftsliv, og fravær av støy er en forutsetning for at de fleste friluftslivsområdene skal oppleves som attraktive. Støy forårsaket av snøskutere vil i hovedsak ha preg av enkelthendelser, som inntreffer med varierende frekvens. Vi kan likevel anta at støyen oftere vil inntreffe i helger og ferier enn ellers i året. Ferdsele i løyper er relativt forutsigbar og knyttet til bestemte områder og traséer. Løypa er foreslått lagt til et område der det har vært en isfiskeløype siden 1978. Vi har ingen grunn til å tro at antallet snøskuterkjørere som vil benytte seg av løypa vil være så mye større enn den har vært tidligere at den totale belastningen på lydmiljøet kommer til å øke betydelig.

### 8.15 Landskap

Løypa ligger nede i dalen, mer eller mindre parallelt med elva. På den måten er den lite eksponert i landskapet. Merking og skilt skal være midlertidige og fjernes ved eventuell stenging av løypa og etter sesong.

## 9. Samlet skjematisk oppsummering

Tabell 9 oppsummerer konsekvensutredningen. Tabellen viser at konfliktnivået er høyest for reindrifta, friluftslivet og naturmangfoldet. For nærmere beskrivelse av konfliktnivå og utredningstema, se konsekvensutredningen.

### Samlet, skjematisk oppsummering. Konsekvensutredning.

Tema	Løypenummer	Skredfare	Teknisk infrastruktur	Reindrift	Kulturminner/-miljø	Inngrepsfritt	Naturmangfold arter/naturtyper	Landskap	Næringsliv	Verneområde	Bolig-/hytteområder	Støy	Sikkerhet	Samfunn	Friluftsliv	Lydmiljø	Forenlig med snøskuterløype
Virvassdalen	4	0/-1	0	-2	0	0	-1/-2	0	0/+1	-1	0/-1	0/-1	0/-1	0/-1	-1	0/-1	Ja, med avbøtende tiltak

Tabell 9: Samlet, skjematisk oppsummering. Konsekvensutredning. Løype i Virvassdalen..

## 10. Økonomi

Bestemmelsene om bruken av løypa kan inneholde betalingssetser. Betalingssetser er en forutsetning for drift av løypene i Rana.

### 10.1 Samarbeidspartnere

I de fleste kommunene, herunder Rana, er ansvar for drift og vedlikehold i stor grad overført fra kommunen til private/frivillige slik forskriften gir mulighet for.

### 10.2 Konkretisering

Nasjonalt forskrift åpner altså for å overlate ansvaret for drift og vedlikehold av løypenettet fra kommunen til en samarbeidspartner. Konkret innebærer dette drift og vedlikeholdsansvar som for eksempel, merking, skilting, rydding, preparering og andre praktiske gjøremål (for eksempel støyskjerming).