

Samla innspel frå førehandsvarsel om catskiing i Vang kommune

Det kom inn til saman 6 innspel i samband med førehandsvarselet.

1. DNT Valdres
2. Lien og Torpe Sameige v/Rune Vik
3. NVE
4. Tyin Filefjellhytteforum v/Harald R. Madsen
5. Forum for natur og friluftsliv Oppland v/Ole Morten Fossli på vegne av
 - Oppland Orienteringskrets
 - DNT Hadelande
 - Naturvernforbundet i Oppland
 - Vestoppland Krets – Norges Speiderforbund
 - Norsk Ornitologisk Forening
6. Fylkesmannen i Innlandet

I det følgjande ligg innspela i sin heilskap, i den rekkefylgja som nemnd over.

Skrautvål, 07. oktober 2019

Vang kommune
Tyinvegen 5161
2975 Vang i Valdres

CATSKIING - FØREHANDSVARSEL

Vi viser til brev fra Vang kommune 12.09.2019, ref. LUNING – 18/68 - 14. Kommunen ber om innspill vedrørende fastsetting av lokal forskrift om bruken av kommunale beltebilløyper for catskiing.

Vi har hatt knapp tid til intern behandling, men denne uttalelsen har med noen døgn frist vært sendt ut til alle styremedlemmer for eventuelle merknader. Det følgende er på denne bakgrunn representativt for våre synspunkter i saken.

1. Hvilke spørsmål skal behandles?

DNT Valdres er den fremste representanten for friluftslivet i Valdres med over 1000 medlemmer. Vi ble aldri gitt anledning til å uttale oss før hovedutvalget i Vang kommune fattet vedtak om å gi tillatelse til catskiing. Etter vår oppfatning må selve etableringen av beltebilløyper behandles etter en prosess med høring m.v. i samsvar med plandelen i plan og bygningsloven. Kommunen viser i sitt brev også til veileder om fastsettelse av snøskuterløyper der det bl.a. heter:

«Forslag til snøskuterløyper skal sendes på høring som beskrevet i plan og bygningsloven § 11-14.»

Vi kan ikke se noen grunn til at kravene skal være lempeligere når det gjelder beltebilløyper for catskiing. Således er det ikke bare en forskrift om «bruken av kommunale beltebilløyper for catskiing» vi står overfor, men et forslag om etablering av slike løyper/traseer.

Vi mener for øvrig at motorferdsellovens begrep «særlige behov», som hovedutvalget påberopte seg, ikke kan brukes om «behov» for å drive forretning på noens ønsker om å unngå fysiske anstrengelser. Etter vår mening må dette begrepet være myntet på mer presserende samfunnsmessige behov, som eksempelvis beredskap og forsvar.

2. DNT Valdres sitt synspunkt på etablering av catskiing - generelt

Forslag om «liberalisering» av motorferdselloven ved å åpne opp for catskiing var på nasjonal høring. I den forbindelse gjennomførte Turistforeningen en intern høring til alle DNTs lokale

[Skriv her]

[Skriv her]

[Skriv her]

medlemsforeninger, i DNT ung og DNTs fjellsportgrupper. Motstanden mot å åpne for catskiing er overveldende. Økt trafikk og støy vil gå på bekostning av naturopplevelsen og friluftslivet i norske vinterfjell. Miljødirektoratet understreker selv i høringsbrevet at det er vanskelig å si hvilket omfang catskiing kan få som følge av de foreslåtte lov- og forskriftsendringene. Det vises til at terskelen for å etablere slike tilbud vil være lav for mange alpinanlegg, og at det ikke kan utelukkes at omfanget av aktiviteten vil kunne bli stort. Dette gir grunn til bekymring for hva konsekvensene av forslaget kan bli. Som eget vedlegg følger kopi av Turistforeningens høringsuttalelse av 4. desember 2015. DNT Valdres sluttet seg fullt ut til denne.

Vi ser at også friluftslivet er i utvikling. Telemark, snøbrett og randonée er kommet for å bli. Toppturer er populært og DNT Valdres arrangerer denne typen turer. I en del områder kjøres det opp fine langrennsløyper i fjellterreng og stort sett har vi i Valdres en akseptabel balanse mellom denne type tilrettelegging og områder der det er mindre eller ingen tilrettelegging. Mye av det som skjer lar seg greit innpasse uten at det oppstår konflikter. Samtidig er det imidlertid et press om bl.a. fornøyelseskjøring med snøskuter - og nå også catskiing - inn i områder med uberørt natur som tidligere har vært frie for støy og eksos. Lov om motorisert ferdsel i utmark har til nå vært et forsvarsverk mot dette presset – men i de siste årene har vi sett et angrep på de verdier denne loven skal ivareta.

Motorferdselloven ble etablert med den begrunnelse at motorferdsel medførte skade og ulempe på naturen, og støy og ulemper for friluftslivet. Det ble etablert et tydelig skille mellom kjøring til nytteformål og fornøyelsesformål, hvor loven og tilhørende forskrifter har tatt sikte på å begrense motorferdselen til nødvendige og anerkjente nytteformål. Undersøkelser viser at muligheten til å oppleve stille natur er blant de viktigste årsakene til nordmenns interesse for å drive med friluftaktiviteter. Meningsmålinger viser videre at et stort flertall av befolkningen ikke ønsker mer motorferdsel i naturen. TNS Gallups Miljøbarometer utarbeidet for Miljødirektoratet i 2014 viste for eksempel at motstanden var økende og at 77 prosent er imot økt motorisert ferdsel i naturen. Stillhet er en viktig motivasjonsfaktor for å drive friluftsliv og for å komme seg ut i naturen. I en undersøkelse gjennomført av Synovate (Wergeland 2009) går det fram at å «komme ut i frisk natur, vekk fra støy og forurensing», og å «oppleve naturens stillhet og fred» er en meget eller ganske viktig grunn for å gå på tur for henholdsvis 89 og 86 prosent av de spurte.

Sammenhengen mellom fysisk aktivitet og helse er godt dokumentert. En fysisk aktiv befolkning er robust, lite syk og kan være i arbeid lenger. Undersøkelser viser også at fysisk aktivitet ute i naturen og i nærmiljøet er den form for fysisk aktivitet som folk ønsker å gjøre mer av, og at turløyper/turstier er mest brukt av alle typer anlegg for fysisk aktivitet (Helsedirektoratet 2014). Skal friluftslivet bidra til bedre folkehelse, må det legges til rette for et fortsatt aktivt friluftsliv og ikke motorisert ferdsel i naturen som forringer opplevelsen i det aktive friluftslivet.

Ifølge en undersøkelse fra Synovate på oppdrag for Innovasjon Norge i 2011 oppfattes Norge av potensielle internasjonale turister som et land med vakker og urørt natur, der man kan finne ro og stillhet. Dette er viktige verdier å ta vare på for fremtidens reiseliv i Norge. Norsk reiseliv har et unikt konkurransefortrinn som et reisemål med fantastisk natur med lite menneskelige inngrep og lite motorisert ferdsel – verdier som er mangelvare ved reisemål i mange andre land. Det er dette Vang kommune bør satse på, ikke på catskiing og fornøyelseskjøring med snøskuter.

3. Nærmere om de foreslåtte beltebilløypene for catskiing

I den nevnte veilederen for fastsetting av snøskuterløyper heter det bl.a. i pkt. 3.2 om Friluftsliv:

*«Kommunen bør ikke legge snøskuterløyper i **viktige** eller **svært viktige** friluftslivsområder.»*

Kommunen selv skriver følgende i brev av 27.02.2018 til Miljødirektoratet:

Om området Raudalen – Slettefjell:

*«Kommunen gjennomførte kartlegging- og verdisetting av kommunens friluftslivsområder i første kvartal 2016. Det aktuelle området for beltebilløype ligger i kategorien «store turområder med tilrettelegging», og har verdien «**svært viktig**» (se figur 2). Bakgrunnen for dette er Raudalen er et utfartsområde, det er et godt etablert og brukt langrennsløypenett her og områdene fra Raudalen mot Mugnetind er f.eks. mye brukt til fjellski-og randoneeturer. Eventuelle konflikter mellom etablert bruk av området og ev. ny trase for beltebilløype må utredes nøye ifbm. utarbeidingen av forskrift for beltebilløypen.»*

Tilsvarende om området sør for Tyinkrysset:

*«I kommunen kartlegging -og verdisetting av kommunens (friluftslivsområder) ligger det aktuelle området for beltebilløypen i kategorien «store turområder med tilrettelegging», og har verdien «**svært viktig**» (se figur 4). Bakgrunnen for dette er at det er et godt etablert og brukt langrennsløypenett her. Eventuelle konflikter mellom etablert bruk av området og ev. ny trase for beltebilløype må utredes nøye ifbm. utarbeidingen av forskrift for beltebilløypen.»*

For begge områder dreier det seg om alvorlige brudd på forutsetningen nevnt innledningsvis i dette avsnittet. Det kan være ulike oppfatninger, men hvis man først skal gradere de to områdene, vil vi nok helle i retning av at konsekvensene for friluftslivet vil være enda «et hakk» større i området Raudalen – Slettefjell enn i området sør for Tyinkrysset.

4. Hvis man - på tross av ovenstående - likevel får gjennomslag for å etablere catskiing

I veilederen som er nevnt et par ganger ovenfor, står det bl. a. følgende under pkt. 3.5 Landskap:

«Unngå å legge traseene på åskammer eller på annen måte eksponert i landskapet. Slik lokalisering har også betydning for støyvirkningen av løypene.»

I de aktuelle områdene Raudalen/Slettefjell og sør for Tyinkrysset er det ikke mulig å unngå at traseene/løypene for stor del blir liggende i eksponert høyfjellsterreng. Man bør da uansett prøve å legge løypene slik at de både visuelt og i forhold til støy ligger så lite eksponert som

overhode mulig. Vi forutsetter at traseene merkes på kart og merkes i terrenget på diskret måte, men samtidig slik at det går tydelig nok fram hvor traseen går.

Andre momenter:

- Begrensninger mht. når transportene kan foregå. Man bør legge transportene til klart definerte tidsintervaller slik at dette innebærer minst mulig forstyrrelser og ulempe. Da kan det eksempelvis være et poeng også å frede tider da det ellers er liten trafikk, f.eks. før kl. 1100 – slik at de som setter stor pris på stillhet og ro, kan få mulighet til å oppleve en fredelig morgenstund i fjellnaturen – uten forstyrrelser fra motordur mv.
- Begrensninger mht. hvor mange transporter som tillates pr. døgn og uke.
- Begrensninger mht. hva slags type maskin/kjøretøy som brukes. Vi har forstått det slik at man i utgangspunktet tenker seg snørekjøring bak de samme prepareringsmaskinene som brukes i alpinbakken. Egne kjøretøy for denne trafikken, f.eks. med sitteplasser for passasjerer, vil innebære at man tar enda et langt steg i retning av tilrettelegging, dvs. distanserer seg fra en transport som skjer på egne bein. Hvis man skal stå ned en bakke «off-piste», bør man også kunne snørekjøre bak en løypemaskin.
- Samtidig bør det være grenser for hastighet, støy, utslipp mv. Man bør tilfredsstille en miljøstandard som ligger nær oppunder den høyeste som finnes tilgjengelig for denne type maskiner/kjøretøy.
- Informasjon om regelverk, spesielt hva angår tidspunkter for transportene – og kartfesting av traseene, skal legges ut på kommunens nettsider, på www.valdres.no, samt ved oppslag/opplysningsskilt på utgangspunkter for turer inn i de aktuelle områdene.
- Kommunen må etablere tilsyn med at de aktuelle traseene ikke blir brukt til ulovlig motorisert ferdsel, dvs. at de ikke blir brukt av andre enn de aktuelle transportene fra alpinanleggene.

5. Avslutning/videre saksbehandling

Vi legger til grunn at hensikten i denne omgang var å få innspill til prosessen videre og at hele sakskomplekset utredes og sendes på høring til alle berørte parter når kommunen har tatt stilling til hvilke løsninger de vil foreslå.

For DNT Valdres

Trond Vatn
Nestleder – ansvarlig friluftslivspolitik

Kopi:
Forum for Natur og Friluftsliv Oppland v/Ole Morten Fossli
Vang Turlag

[Skriv her]

[Skriv her]

[Skriv her]

Den Norske Turistforening
Youngstorget 1
0181 Oslo

Miljødirektoratet
Postboks 5672, Sluppen
7485 Trondheim

4. desember 2015

Høring av forslag til endringer i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag – åpning for catskiing. Referanse 2015/11167

Viser til høringsbrev fra Miljødirektoratet 29.10.15. Den Norske Turistforening (DNT) går imot forslaget om å åpne for catskiing. DNT ønsker ikke mer motorisert ferdsel i norske vinterfjell. Det er ikke lenge siden det ble åpnet for fornøyleseskjøring med snøskuter, og DNT vil advare mot å åpne for enda en ny form for motorisert ferdsel i naturen. Spørsmålet har vært på intern høring til alle DNTs lokale medlemsforeninger, i DNT ung og DNTs fjellsportgruppe, og motstanden mot å åpne for catskiing er overveldende. Økt trafikk og støy vil gå på bekostning av naturopplevelsen og friluftslivet i norske vinterfjell. DNT vil på denne bakgrunn gå imot begge alternativene som skisseres i høringsbrevet.

Utdypende om DNTs ståsted

Norge har en lang tradisjon for vinterfriluftsliv, og interessen for friluftsliv er økende. DNT arrangerer toppturer på ski mange steder i landet, og merker en økende interesse for denne typen friluftsliv. Undersøkelser viser at muligheten til å oppleve stille natur er blant de viktigste årsakene til nordmenns interesse for å drive med friluftaktiviteter. Meningsmålinger viser videre at et stort flertall av befolkningen ikke ønsker mer motorferdsel i naturen. TNS Gallups Miljøbarometer utarbeidet for Miljødirektoratet i 2014 viste for eksempel at motstanden var økende og at 77 prosent er imot økt motorisert ferdsel i naturen.

Motorferdselloven ble etablert med den begrunnelse at motorferdsel medførte skade og ulempe på naturen, og støy og ulemper for friluftslivet. Det ble etablert et tydelig skille mellom kjøring til nytteformål og fornøylesesformål, hvor loven og tilhørende forskrifter har tatt sikte på å begrense motorferdselen til nødvendige og anerkjente nytteformål. Dette gjenspeiles i lovens formål:

«Formålet med denne lov er ut i fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på vern om naturmiljøet og fremme trivselen».

I juni 2015 åpnet Stortinget likevel for at kommunene kunne etablere løyper for fornøyleseskjøring med snøskutere. DNT gikk imot lovendringen fordi økt snøskutertrafikk og medfølgende støy, eksos og forstyrrelser i vinterfjellet vil gå på bekostning av trivsel, naturopplevelser og friluftsliv for mange mennesker. DNT advarte også om at konsekvensene av en slik lovendring ikke var tilstrekkelig utredet. Forslaget som er sendt på høring vil ytterligere utvide anledningen til motorisert ferdsel i norske vinterfjell. Det vil øke den samlede belastningen på naturmangfold og friluftslivsinteresser, før vi en gang vet noe om konsekvensene av den første lovendringen.

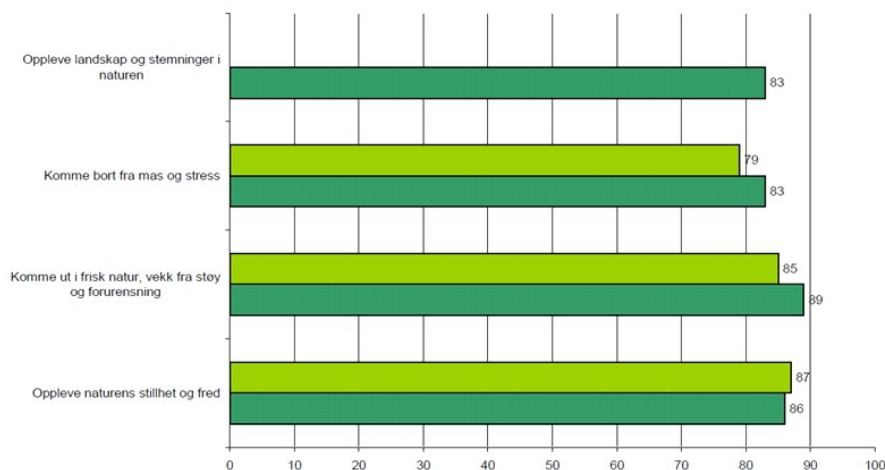
Transport av skikjørere ved hjelp av tråkkemaskiner kan påvirke norsk vinterfriluftsliv i store områder, både i form av støy og eksos, men også som en forringelse av landskapet i form av godt synlige oppkjørte veier i ellers urørte fjellområder.

Miljødirektoratet understreker selv i høringsbrevet at det er vanskelig å si hvilket omfang catskiing kan få som følge av de foreslåtte lov- og forskriftsendringene. Det vises til at terskelen for å etablere slike tilbud vil være lav for mange alpinanlegg, og at det ikke kan utelukkes at omfanget av aktiviteten vil kunne bli stort. Dette gir grunn til bekymring for hva konsekvensene av forslaget kan bli.

DNT vil også vise til tilrådingen fra Miljødirektoratet fra 16.4.15, der de på faglig grunnlag fraråder at det åpnes for catskiing, av hensyn til naturmangfold, friluftsliv og sikkerhet.

Stillhet i naturen er en nasjonal fellesverdi

Undersøkelser viser at stillhet er en viktig motivasjonsfaktor for å drive friluftsliv og for å komme seg ut i naturen. I en undersøkelse gjennomført av Synovate (Wergeland 2009) går det fram at å «komme ut i frisk natur, vekk fra støy og forurensning», og å «oppleve naturens stillhet og fred» er en meget eller ganske viktig grunn for å gå på tur for henholdsvis 89 og 86 prosent av de spurte (se figur 1).



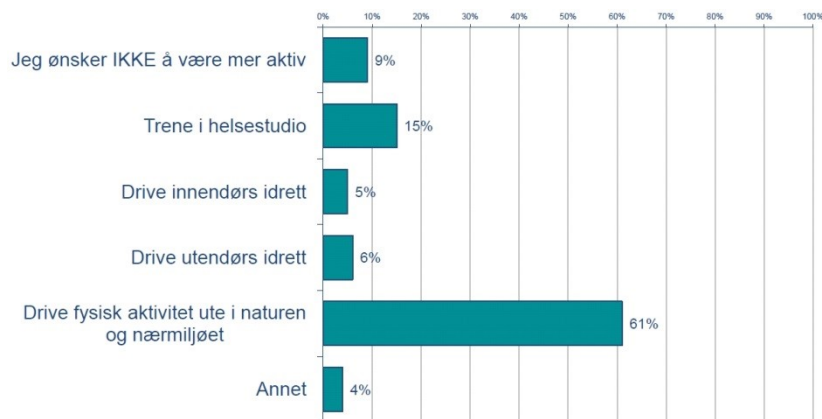
Figur 1: Grunner til å gå på tur (Synovate, 2009).

DNT mener det er et nasjonalt ansvar å ta vare på verdien det utgjør å oppleve norsk natur uten forstyrrelser og motorstøy. Framfor å overlate spørsmålet til hver enkelt kommune, bør det være nasjonale begrensninger på motorisert ferdsel. Mange kommuner vil oppleve at det er utfordrende å ha tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å ivareta sitt ansvar som miljømyndighet (Nilsen og Langset, 2010). Som direktoratet selv påpeker i sitt høringsbrev er også natur- og friluftslivsinteressene i et lokalmiljø ofte dårligere organisert enn de kommersielle, slik at friluftslivet lett kan bli den tapende part. Det er i tillegg vanskelig for kommunene å vurdere den samlede belastningen på naturmangfold og friluftslivsinteresser på tvers av kommunegrenser.

Aktivt friluftsliv gir god folkehelse

Sammenhengen mellom fysisk aktivitet og helse er godt dokumentert. En fysisk aktiv befolkning er robust, lite syk og kan være i arbeid lenger. Undersøkelser viser også at fysisk aktivitet ute i naturen og i nærmiljøet er den form for fysisk aktivitet som folk ønsker å gjøre mer av (se figur 2), og at

turløyper/turstier er mest brukt av alle typer anlegg for fysisk aktivitet (Helsedirektoratet 2014). Skal friluftslivet bidra til bedre folkehelse, må det legges til rette for et fortsatt aktivt friluftsliv og ikke motorisert ferdsel i naturen som forringer opplevelsen i det aktive friluftslivet.



Figur 2: Former for fysisk aktivitet folk ønsker å gjøre mer av (Ipsos, 2012).

Naturmangfold og klimavennlig friluftsliv

Økt motorisert ferdsel i fjellet om vinteren kan ha negative konsekvenser for dyrelivet i området. I Miljødirektoratets faglige tilråding om catskiing fra 16.2.15 pekes det på at bruk av tråkkemaskiner eller beltebiler inn i fjellområdene i likhet med snøskutere innebærer en risiko for forstyrrelser inn i områder hvor arter i dag er skjermet, da rekkevidden blir lengre enn når folk beveger seg til fots eller på ski. Aktiviteten vil medføre flere mennesker inn i områder som ellers vil være vanskeligere tilgjengelig. Menneskelig aktivitet kan påvirke dyr negativt for eksempel ved at dyrene får mindre tid til matinntak da de stadig må flytte på seg, eller at hekking/ungling mislykkes, samtidig som de får økt energibehov på grunn av økt aktivitet. Dette kan medføre redusert reproduksjon og overlevelse.

Å bidra til mer motorisering av friluftslivet er etter DNTs mening også feil retning å gå når det samtidig er bred politisk enighet om å begrense CO₂-utslipp for å unngå menneskeskapte klimaendringer. Framtidens friluftslivspolitikken må være med på å bidra til en reduksjon av nasjonale klimagassutslipp. DNT har etablert et nasjonalt hytte- og rutenett gjennom snart 150 år, og jobber for en natur- og klimavennlig videreutvikling av friluftslivet i samarbeid med relevante aktører. Også fra politisk hold er det viktig å bygge opp under bærekraftige former for friluftsliv.

Naturbasert reiseliv

Miljødirektoratet viser i høringsbrevet til at å åpne for catskiing vil kunne skape grunnlag for økt inntjening blant lokale turist- og reiselivsbedrifter. Samtidig trekker de fram at mer motorisert ferdsel i fjellet vil kunne komme i konflikt med andre former for naturbasert reiseliv der kvaliteter som stillhet, ro og uberørthet er viktige. Ifølge en undersøkelse fra Synovate på oppdrag for Innovasjon Norge i 2011 oppfattes Norge av potensielle internasjonale turister som et land med vakker og urørt natur, der man kan finne ro og stillhet. Dette er viktige verdier å ta vare på for fremtidens reiseliv i Norge. DNT vil understreke at norsk reiseliv har et unikt konkurransefortrinn som et reisemål med fantastisk natur med lite menneskelige inngrep og lite motorisert ferdsel – verdier som er mangelvare ved reisemål i mange andre land.

Skader og ulykker

Catskiing er en aktivitet som krever god kunnskap om snøforhold og snøskredfare. Etter Miljødirektoratets vurdering vil catskiing innebære økt risiko for skredulykker (jf Faglig tilråding om catskiing fra Miljødirektoratet 16.4.15). Direktoratet viser til at et slikt tilbud vil kunne få flere uerfarne på ski i utfordrende terreng. Det er allerede en utvikling med stadig flere snøskred, og med klimaendringene og økende interesse for toppturer og løssnøkjøring, vil antall skredhendelser trolig øke. Direktoratet mener derfor at de sikkerhetsmessige aspektene ved catskiing må vurderes av myndigheter med relevant kompetanse på snøskred og skredulykker, før eventuelle forslag til regelverksendringer utarbeides.

Konklusjon

DNT vil sterkt fraråde at det gjøres nye oppmykninger i regelverket rundt motorisert ferdsel i norsk natur. Stillhet og uberørt natur er viktig for naturopplevelsen i det norske vinterfriluftslivet, og verdier vi må ta vare på for fremtidige generasjoner.

Fra: Rune Vik <rv@blark.no>
Sendt: 27. september 2019 09:26
Til: Ingeborg Lunde
Emne: SV: 18/68-14 Catskiing - førehandsvarsel

Hei

Når det gjelder spørsmål om oppretting av en trase for catskiing i Lien og Torpe Sameige, så er det et spørsmål som må tas opp på et årsmøte i sameiget. Årsmøtene avholdes i februar-mars i forhold til fristen for tilbakemelding 7. oktober, så har vi drøftet forslaget i styret. Tilbakemelding så langt er at vi ikke er positive til et slikt tiltak i fjellet vårt. Slettefjellet er i dag som dere sier et viktig område for friluftsliv, og et stille område om vinteren uten skutertrafikk som andre fjellområder er preget av. Vi ønsker at det skal fortsette slik.

Hilsen Leiar i Lien og Torpe Sameige
Rune Vik.



Rune Vik
Landskapsarkitekt mnl

m: (+47) 97 71 32 30
s: (+47) 22 04 04 60
e: rv@blark.no

Bjørbekk & Lindheim AS
e: post@blark.no
w: www.blark.no

 Følg oss på Twitter (@blarkitektur)

Fra: Ingeborg Lunde <Ingeborg.Lunde@vang.kommune.no>
Sendt: 16. september 2019 12:34
Til: Rune Vik <rv@blark.no>
Emne: 18/68-14 Catskiing - førehandsvarsel

Sjå vedlagte dokument.

Med helsing
Vang kommune

ArkivReferanse:#b5269bf4701d487f842f50dbe41d5c022018000068#ACOS.WEBSAK#

Ingeborg Lunde

Vår dato: 21.10.2019

Vår ref.: 201911534-2

Arkiv: 323

Deres dato: 09.10.2019

Deres ref.: 18/68-21

Saksbehandler:

Kristin Hasle Haslestad

NVEs generelle innspill ved varsel om oppstart - Utvidet varsel - Lokal forskrift om catskiing - Vang kommune, Oppland

Vi viser til varsel om oppstart datert 09.10.2019.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Flom, erosjon, skred og overvann

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggt teknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Hensynet til flom må også sees i sammenheng med lokal overvannshåndtering. Økt grad av utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og krappere flomtopper nedstrøms. Dersom vassdraget ikke har kapasitet til å ta imot denne økte avrenningen, må det planlegges med tilstrekkelige fordrøynings tiltak i nedbørfeltet som kompenserer økningen. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal til tiltakene. Se ellers informasjon om overvann på www.miljokommune.no, www.klimatilpasning.no og www.norskvann.no.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktutredning av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veiledere og verktøy:

- [NVEs karttjenester](#) viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#) beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#) beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- [NVEs sjekkliste for reguleringsplan](#) er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- www.miljokommune.no gir nyttige tips om overvannshåndtering i arealplanlegging.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Vi ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til ro@nve.no.

NVE vil prioritere å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av [brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#). Vi ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en eventuelt ønsker konkret bistand til i den enkelte saken.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Toril Hofshagen
regionsjef

Kristin Hasle Haslestad
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Vedlegg:



Kopi til:

Vang kommune

Fra: Harald Madsen <harmadsen@gmail.com>
Sendt: 19. oktober 2019 09:44
Til: Ingeborg Lunde
Emne: catskiing

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Fullført

Hei!

Viser til tilsendt info om dette. Tyin-Filefjell ytteforum(TFH)H har hatt dette på høring og de innspill vi har mottatt er alle positive .Innspillene kan sammenfattes slik:

«TFH ser positivt på foreslått Catskiing gitt at den benytter den beskrevne trasè, og at turene går på fastsatte tider, gjerne i et begrenset tidsrom hver dag.»

Jeg hadde i går en samtale med Magne Grihamar om catskiing. Han nevnte da at det nå skulle sendes noe nytt ut på høring. Er det den forskrift noen har etterlyst?

Hører fra deg.

Med vennlig hilsen
For TFH
Harald R. Madsen
E-post:harmadsen@gmail.com
Tlf: 97061330



Naturvernforbundet
i Oppland

DNT Hadeland



Lillehammer, 21. oktober - 2019

Vang kommune
Tyinvegen 5161
2975 Vang i Valdres
post@vang.kommune.no

Dette brevet er sendt på vegne av:

Oppland Orienteringskrets, DNT Hadeland, Naturvernforbundet i Oppland, Vestoppland Krets - Norges Speiderforbund og Norsk Ornitologisk Forening – Oppland.

Catskiing – forhåndsvarsel – innspill – Vang kommune

På bakgrunn av utsendte dokumenter, ønsker nevnte organisasjoner gjennom Forum for natur og friluftsliv (FNF) i Oppland å gi følgende høringsinnspill:

Vi vil frarå at det åpnes for catskiing ved Raudalen og ved Tyin-Filefjell, ut fra hensyn til friluftsliv, naturmangfold, klimagassutslipp og sikkerhetsutfordringer. Det vil ofte være sammenfall mellom områder og fjelltopper som er attraktive for catskiing og områder som er attraktive for andre turfolk. Stillhet, ro og urørt natur er viktige kvaliteter ved friluftslivet som blir negativt berørt.

Nordmenn er aktive friluftslivsutøvere og brukere av norsk natur. Undersøkelser viser at ni av ti oppgir at det å oppleve naturens stillhet og fred er viktige grunner for å gå tur og drive med andre former for friluftsliv.

Transport av skikjørere ved hjelp av tråkkemaskiner vil påvirke større områder, både i form av støy, men også som en forringelse av landskapet i form av godt synlige oppkjørte «snøveier» i ellers urørte fjellområder. En slik aktivitet kan forringe turopplevelsen for skigåere og skikjørere som søker stillhet og urørte områder.



Forum for natur og friluftsliv Oppland

Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER

Org.nr: 912 093 921

Tlf: 40049819

E-post: oppland@fnf-nett.no

Web: www.fnf-nett.no/oppland

Konflikten opp mot tradisjonelt friluftsliv synliggjøres også i Vang kommunes brev av 27.02.2018 til Miljødirektoratet:

Om området Raudalen – Slettefjell:

«Kommunen gjennomførte kartlegging- og verdisetting av kommunens friluftslivsområder i første kvartal 2016. Det aktuelle området for beltebilløype ligger i kategorien «store turområder med tilrettelegging», og har verdien «svært viktig» (se figur 2). Bakgrunnen for dette er Raudalen er et utfartsområde, det er et godt etablert og brukt langrennsløypenett her og områdene fra Raudalen mot Mugnetind er f.eks. mye brukt til fjellski-og randoneeturer. Eventuelle konflikter mellom etablert bruk av området og ev. ny trase for beltebilløype må utredes nøye ifbm. utarbeidingen av forskrift for beltebilløypen.»

Tilsvarende om området sør for Tyinkrysset:

«I kommunen kartlegging -og verdisetting av kommunens (friluftslivsområder) ligger det aktuelle området for beltebilløypen i kategorien «store turområder med tilrettelegging», og har verdien «svært viktig» (se figur 4). Bakgrunnen for dette er at det er et godt etablert og brukt langrennsløypenett her. Eventuelle konflikter mellom etablert bruk av området og ev. ny trase for beltebilløype må utredes nøye ifbm. utarbeidingen av forskrift for beltebilløypen.»

I de aktuelle områdene Raudalen/Slettefjell og sør for Tyinkrysset er det ikke mulig å unngå at traseene/løypene for stor del blir liggende i eksponert høyfjellsterreng. Konflikten opp mot tradisjonelt friluftsliv blir uten tvil betydelig. Tradisjonelle friluftslivsbrukere kan bli fortrenget fra området. Utfra dette fraråder vi at catskiing blir gjennomført.

Selv om det foreligger lite konkret kunnskap om hvilke effekter motorferdsel har på reproduksjon og overlevelse for enkeltarter i Norge, anser vi det viktig å se til den generelle kunnskapen om at forstyrrelser kan ha negative konsekvenser for dyr. Menneskelig aktivitet kan påvirke dyr negativt for eksempel ved at dyrene får mindre tid til matinntak da de stadig må flytte på seg, eller at hekking/ungling mislykkes, samtidig som de får økt energibehov på grunn av økt aktivitet. Dette kan medføre redusert reproduksjon og overlevelse. Vi frykter spesielt konsekvenser for lirype og fjellrype, i en spesielt sårbar periode på etterm vinteren. Disse artene er rødlistet, og i siste 10-15 års periode er det registrert betydelig nedgang i bestandene. Artene er nå vurdert som nær truet.

Vi reagerer også negativt på planene om catskiing i et klimaperspektiv; dette vil medføre økt motorferdsel som vil gi økte klimagassutslipp. Vi viser til at alle samfunnssektorer har ansvar for reduserte utslipp.

Vi ønsker i tillegg å belyse sikkerhetsutfordringene ved catskiing. Det kan være økt fare for flere skredulykker ved at større områder gjøres tilgjengelig for brukergrupper som ikke besitter nødvendig kunnskap og kompetanse på trygg off-piste-kjøring på ski. Det forekommer hvert år flere skredulykker i forbindelse med heis-basert skikjøring, men ved catskiing vil et enda større område gjøres tilgjengelig.

Om likevel planene om catskiing gjennomføres, ber vi om at tiltaket blir utredet i forhold til overnevnte konsekvenser opp mot samlet belastning i naturmangfoldlovens § 10. Løypene må også forsøkes plasseres slik at de både visuelt og i forhold til støy ligger så lite eksponert som mulig. Vi forutsetter at traseene merkes på kart og merkes i terrenget på diskret måte, men samtidig slik at det går tydelig nok fram hvor traseen går.

Andre momenter:

- Begrensninger mht. når transportene kan foregå. Man bør legge transportene til klart definerte tidsintervaller slik at dette innebærer minst mulig forstyrrelser og ulempe. Da kan det eksempelvis være et poeng også å frede tider da det ellers er liten trafikk, f.eks. før kl. 1100 – slik at de som setter stor pris på stillhet og ro, kan få mulighet til å oppleve en fredelig morgenstund i fjellnaturen – uten forstyrrelser fra motordur mv.
- Begrensninger mht. hvor mange transporter som tillates pr. døgn og uke.
- Begrensninger mht. hva slags type maskin/kjøretøy som brukes. Vi har forstått det slik at man i utgangspunktet tenker seg snørekjøring bak de samme prepareringsmaskinene som brukes i alpinbakken. Egne kjøretøy for denne trafikken, f.eks. med sitteplasser for passasjerer, vil innebære at man tar enda et langt steg i retning av tilrettelegging, dvs. distanserer seg fra en transport som skjer på egne bein. Hvis man skal stå ned en bakke «off-piste», bør man også kunne snørekjøre bak en løypemaskin.
- Samtidig bør det være grenser for hastighet, støy, utslipp mv. Man bør tilfredsstillende en miljøstandard som ligger nær oppunder den høyeste som finnes tilgjengelig for denne type maskiner/kjøretøy.
- Informasjon om regelverk, spesielt hva angår tidspunkter for transportene – og kartfesting av traseene, skal legges ut på kommunens nettsider, på www.valdres.no, samt ved oppslag/opplysningsskilt på utgangspunkter for turer inn i de aktuelle områdene.
- Kommunen må etablere tilsyn med at de aktuelle traseene ikke blir brukt til ulovlig motorisert ferdsel, dvs. at de ikke blir brukt av andre enn de aktuelle transportene fra alpinanleggene.

Med vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Oppland
Ole Morten Fossli - Koordinator

Kopi til av uttalelsen sendt til:
Oppland fylkeskommune
Fylkesmannen i Innlandet
Miljødirektoratet



Vang kommune
Tynvegen 5161
2975 VANG I VALDRES
Att. Ingeborg Lund

Saksbehandlar, innvalstelefon

Nina Marie Aas, 61 26 60 39

Fråsegn - Catskiing - Etablering av løyper for beltebil

Vang kommune er valt som forsøkskommune i det nasjonale forsøket om å etablere beltebiltrasear jfr. brev frå Miljødirektoratet av 7. mai 2018. Fastsetjinga av traseane for beltebil skal skje gjennom ein lokal prosess. Prosessen skal følgje *forskrift for bruk av motorkøyretøy i utmark og på islagte vassdrag* § 4b. Kommunen må gjere dei undersøkingar som føresegna legg opp til.

Faglege merknader

Traseane i Vang kommune er knytt til Raudalen Alpin og Tyn Filefjell utvikling. Begge områda ligg naturleg nok i høgjellsterreng, kor det må takast særskilt omsyn til artar som høyrer heime i slikt terreng. Vi er ikkje kjent med at det er registrert artar som er på raudlista i dette området. Kommunen skal likevel undersøke verknaden løypene vil ha for naturmangfaldet og bør difor sjå nærare på kva slags dyreliv som kan bli påverka.

Begge områda ligg i konsesjonsområde for reindrift, og løypene skal ikkje vere til vesentleg skade eller ulempe for reindriften. Problemstillinga må takast opp med reindriftsforvaltninga og beitedistrikta. Reindriftsfagleg vurdering av forslaget vil bli sendt frå Fylkesmannen i Trøndelag. Når det gjeld omsynet til fare er det NVE som er riktig styresmakt.

Høyringsrunden med kommunen sine val og vurderingar, vil vise om løypene kan bli etablert. Vi kjem med nærare attendemelding når saka er utgreia.

Med helsing

Øyvind Gotehus (e.f.)
avdelingsdirektør

Nina Marie Aas
seniorrådgjevar

Dokumentet er elektronisk godkjent