



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2022 30 stp
Fakultetet for landskap og samfunn

I hvilken grad er kommunen pådriver for organisering og drift av ski- og snøscooterløyper

Lars Mosberg Midbøe
Eiendom

Innhold

Forord	4
Sammendrag	4
Abstract	5
1. Innledning	6
1.1 Tema	6
1.2 Problemstilling	7
1.3 Avgrensning	8
2. Fremgangsmåte og metode	8
2.1 Fremgangsmåte	8
2.2 Valg av metode	8
2.3 Valg av informanter	9
2.4 Gjennomføring av intervjuene	9
2.5 Etske avveininger	10
2.6 Reliabilitet og validitet	10
3. Materielle begreper	12
3.1 Allemannsretten	12
3.2 Eiendomsrett	12
3.3 Rettighetshavere	12
Sameie	12
Offentlige eiere	13
Finnmarkseiendommen	13
3.4 Eiendomsstruktur	13
3.5 Grunneieravtale	13
3.6 Skiforeningen	14
3.7 Eiendomsskatt	15

3.8 Spillemidler	15
3.9 Ulemper som følge av løypekjøring	16
Støy/sjenanse	16
Isbrann	17
Rydding av trase/dryppsoner	17
Pakket såle på driftsveg	18
3.10 Skisporet.no	18
4. Juridiske rammer	20
4.1 Frilufsloven -1957	20
§ 1.(Lovens formål)	20
§1a. (Hva som forstås med innmark og utmark)	20
§ 11.(Ferdskultur og eierens bortvisningsrett)	20
§ 13.(Ulovlig stengsler eller forbudsskilt)	21
§ 14. (Avgift for adgang til frilufsområde)	21
Generelt om frilufsloven	22
4.2 Offentligrettslige tillatelser	22
4.3 Reguleringsplan	23
4.4 Ekspropriasjon	25
Plan- og bygningsloven § 16-2	25
Frilufsloven § 35 (Tiltak og inngrepsløyve for å lette ferdsel i utmark)	26
Markaloven § 9 (Tilrettelegging for ferdsel, stier og løyper)	26
4.5 Utbyggingsavtale	27
5. Områdene	28
Alta	29
Bodø	30
Bykle	31
Drammen	34

Gjøvik	35
Hamar	35
Hol	36
Målselv	38
Nittedal	39
Nord-Aurdal	39
Nore og Uvdal	41
Oppdal	42
Oslo	43
Ringsaker	45
Sigdal	45
Suldal	47
Surnadal	48
Trysil	48
Vinje	49
5.Diskusjon og konklusjon	54
6. Egne betraktninger	63
7. Feilkilder	68
8.Videre forskning	69
9. Kilder:	70
10. Vedlegg	73
10.1 Intervjuguide	73

"Det snør ikke spor" – Skiforeningen

Forord

Dette er en avsluttende masteroppgave på den eiendomsfaglige utdannelsen ved Norges Miljø- og biovitenskapelige universitet. Temaet har vært interessant å jobbe med ut ifra personlig interesse for ski og friluftsliv, samt de lover som samtidig tilrettelegger og verner om utøvelsen. Det har vært et veldig takknemlig tema og jobbe med, da de fleste har et forhold til natur og ser verdien av forskning på feltet. Ansatte i kommunene har velvillig stilt opp for intervju og oppfølgingsspørsmål. Stor takk til dere for deltakelse og alle de hyggelige samtalene. Takk til mor og søster for korrektur.

Ikke minst en stor takk til veileder Håvard Steinsholt for god oppfølging og kritiske spørsmål.

Ås, 15. mai 2022

Lars Mosberg Midbøe

Sammendrag

Masteroppgaven omhandler kommunal planlegging og drift av ski- og snøscooterløyper. Hvor det blir satt søkelys på de offentlige tillatelsene som må ligge til grunn, og samtykke fra grunneier i henhold til reservasjonsretten mot motorferdsel i utmark. Om det i den sammenheng blir brukt ekspropriasjon eller inngrepsløyve etter frilufsloven § 35 dersom det ikke oppnås minnelig samtykke med grunneier. Hvordan fellesgoden skiløyper blir finansiert, tross den frie ferdselen etter allemannsretten. Ut ifra de overnevnte utfordringene ble følgende problemstilling utformet: *I hvilken grad er kommunen pådriver for organisering og drift av ski- og snøscooterløyper?*

Det ble gjort et utvalg med kommuner fra hele landet ut ifra ulike faktorer som løyper knyttet til hytte-, boligbebyggelse, skog, fjell, eiendomsstruktur osv. Datainnsamlingen i oppgaven bygger på intervjuer med saksbehandlere på feltet i kommunene.

Resultatet av studien viser at det generelt er gode holdninger blant grunneiere for fremføring av skiløyper over egen eiendom. Det dukker opp enkelttilfeller rundt om som nekter, hvor det ofte vil være mulig å legge om løypene. Av kommunene i oppgaven er det en som har forsøkt ekspropriasjon etter plan og bygningsloven § 16-2 og en kommune som har fattet vedtak etter frilufsloven § 35. Av de 19 kommunene i studien er 17 av de inne med midler til drift. Hvor stor del av driftsmidlene avhenger om det er andre aktører som har interesse av et godt skiløypetilbud i kommunen. Utbyggingsavtaler blir til en viss grad brukt for å finansiere fellestiltak og opparbeidelse av løyper gjennom infrastrukturfond, og en varierende praksis av privatrettslige avtaler som hefter årlige løypebidrag på hyttetomter.

Snøscooterløyper er utfordrende å anlegge med tanke på mer restriktive grunneiere og arealer som tjener friluftsliv eller krever spesielt vern hvor løypene ikke kan anlegges.

Oppsigelsestiden for grunneiere er typisk opp mot et år. Det medfører at det potensielt kan bli en tids- og kostnadskrevende prosess for kommunen uten at det fører til et varig tilbud.

Abstract

The master's thesis deals with the role of the local authority in organizing and operation of ski and snowmobile trails. Where it will be focus on the public permits and appointments with landowners for motor traffic and preparation of the trails. If it's used any sort of expropriation where landowners are against the trails, and how the ski trails are financed when it's not allowed to take payment for using the trails according to the right of public access. The study has a selection of municipalities from all over Norway where there are stable winters, with different factors for trails linked to cities, cabin areas, mountains, forests and property structure. The data collection in the study is based on interviews with officials in charge of the field in the municipalities.

The result shows that landowners are generally positive to ski trails over their own property, but there are individual cases where landowners deny these trails. Only one of the municipalities has tried expropriation and one for intervention for motor traffic. Often it is possible to move the trails to other areas. Of the 19 municipalities in the study, 17 of them are active with fixed assets for the ski trails. How much of the total cost depends on if there are other actors that have interests in good ski trails in the municipality. Public development agreements are to a certain extent used for financing the preparation of trails so that they can be of free use. Private law agreements are in some areas used to commit buyers of cabins to pay yearly trail fee.

Snowmobile trails are challenging to organize with more restrictive landowners and areas that serve outdoor life or require special protection where the trails can not be built. The notice period for landowners is typically up to one year. Which means that it can potentially be a time-consuming and costly process for the municipality without leading to a lasting offer.

1. Innledning

1.1 Tema

Skiidrett er Norges nasjonalidrett, med bakgrunn i at idretten har lange tradisjoner i Norge, og har vært "*foran i løypa*" i utvikling av sporten. Spesielt langrennssporten blir praktisert av store deler av befolkningen. Historisk sett har langrenn vært et viktig fremkomstmiddel, og skriver seg flere tusen år tilbake i bruk. Langrenn har også utgjort en viktig del av norsk nasjonal tilhørighet etter unionsoppløsningen i 1905, da langrennssporten skapte tilhørighet gjennom historiske polarekspedisjoner. Samt det høye internasjonale nivået i konkurranser. Lokale, nasjonale og internasjonale renn nasjonalt har vært, og er viktige arenaer for sosial sammenkomst, alt fra de små påskeskirennene, klubbmesterskapene, mosjonsrennene til olympiske leker.

Skigåing er en del av kulturarven som praktiseres med skidager i grunnskolen der det er snø i nærområdet, hvor også barn uten utstyr får anledning til å låne. Av befolkningen var det ifølge Statisk Sentralbyrå 21% som hadde vært på lengre skiturer (over tre timer) og 33% som hadde vært på kortere skiturer i 2020 (Statistisk Sentralbyrå, 2020).

Det har skjedd en utvikling fra manuell tråkking av skiløyper frem til 60-tallet, til preparering med snøscootere og egne preppemaskiner. Moderne langrennsski er tilpasset preparerte løyper med smal bredde på selve skiene for lav friksjon og høy fart. I motsetning til mer tradisjonelle bruks- og fjellski med bred overflate for god bæreevne utenfor løyper.

Hytteundersøkelser viser at det er preparerte skiløyper som er den viktigste faktoren for benyttelse av hyttene utover natur og avstand fra hjem i hytteundersøkelsen Rennebu (2016), Oppdal (2015) og Sjusjøen (østlandsforskning, 2018). Preparerte skiløyper topper dermed alpinbakkene i disse områdene. Med tiden vil eldre avtaler om tillatelse for oppføring av løyper med motoriserte preppemaskiner falle bort der det foreligger løyper, og det vil være behov for etablering av nye løyper for å kunne besørge nye utbyggingsområder for fritidsboliger og økende befolkningsvekst. Eventuelt ønske om å utvide løypenett for å tiltrekke seg turisme eller tilflytting, samt fremme folkehelsen.

Fornøyelseskjøring med snøscooter utover egne bestemmelser i Troms- og Finnmark og en prøveordning fra 2000, har i utgangspunktet vært ulovlig frem til ny motorferdselslov av 19. juni 2015. Bakgrunnen bak lovendringen var å styrke lokalt selvstyre. Det er mange kommuner hvor det finnes mange snøscootere i tilknytning til hytter og landbruk, som har

begrensede bruksområder knyttet til innmark og nyttetransport. Ved å styrke lokalt selvstyre ville kommunene kunne samle den tidligere ulovlige kjøringen bort fra sårbare områder, og samtidig gi et tilbud til allmennheten som kan ha en økonomisk gevinst for reiselivet og som fritidstilbud for å unngå desentralisering.

1.2 Problemstilling

Norge er et langstrakt land med svært varierende eiendomsstruktur, befolkningstetthet, kultur og politiske holdninger m.m. Grunnet at kommunal planlegging er styrt av politikk og skjønn innenfor lovverkets rammer, vil det være varierende praksis rundt om i landet. Det er sett på denne praksisen for skiløyper i tidligere masteroppgave "*Drift og finansiering av skiløyper*" av Anders Trekreem fra 2018, med områdefelt på sentrale Østlandet.

Denne oppgaven vil ha hele landet som nedslagsfelt, med mål om å kartlegge hva som praktiseres likt og ulikt mellom kommunene når det skal fremføres motoriserte løyper vinterstid. Det vil videre være interessant å se på hele prosessen fra planleggingsfasen til vedlikehold og drift. Fremføring av ski- kontra snøscooterløyper har ulike lovhjemler, etiske avveininger, holdninger blant forskjellige grunneiere og befolkning, og det vil være interessant å belyse forskjellene mellom disse to løypene som felles krever grunneiers tillatelse for motorferdsel.

For senere kommunal planlegging ønsker jeg å belyse og sammenstille teorien med praksis. Hvordan er praksisen rundt om, og hvilke tiltak og fremgangsmåter fungerer bra eller mindre bra fra planleggingsfasen til drift.

Ut ifra denne begrunnelsen ble følgende problemstilling utarbeidet.

Problemstilling: - *I hvilken grad er kommunen pådriver for organisering og drift av ski- og snøscooterløyper?*

For å hjelpe til å svare på hovedproblemstillingen ble følgende delproblemstillinger utarbeidet.

- *Hvem er det som har grunneierkontakt og hvordan er grunneieravtalene utformet?*

- *Hvordan er løypene finansiert?*

- *Av hvilke årsaker ønsker ikke grunneier å ha løype over egen eiendom?*

- *Bli det benyttet noen virkemidler dersom det ikke oppnås minnelig avtale?*

- Forskjellene rundt arealtilgang/drift for skiløyper kontra snøscooterløyper?

1.3 Avgrensning

Oppgaven vil ta for seg turløyper for langrenn og rekreasjonsløyper for snøscooter i utmark over hele landet. Konkurrans- og idrettsanlegg for langrenns aktivitet faller utenfor oppgaven. Samt snøscooterløyper som følge av nyttetransport med hjemmel i eget løyve.

2. Fremgangsmåte og metode

2.1 Fremgangsmåte

Temaet "*arealtilgang for løyper som krever grunneiers tillatelse i utmark*" ble fremmet av veileder. Det ble videre først og fremst kartlagt hvilke problemer som var interessant å belyse innenfor feltet eiendomsfag, samtidig som det ikke ble for snevert til å se hele bildet.

Eksempelvis vil arealeie/kompensasjon avhenge av økonomien hos løypeaktør, arealtype, tradisjoner, hvem som har grunneierkontakt og grunneiernes interesser i område. Det ble derfor laget åpne spørsmål i intervjuguiden for å kartlegge noen ønskede temaer, samtidig som nye problemstillinger ville kunne fremmes av intervjuobjekt. Ved nye problemstillinger underveis i datainnsamlingen har de tidligere intervjuobjekter i forbindelse med ettersending for korrektur av intervjumaterialet, fått oppfølgingsspørsmål om aktuelle problemstillinger som har dukket opp underveis.

2.2 Valg av metode

For å besvare problemstillingen "*I hvilken grad er kommunen pådragsyter for organisering og drift av ski- og snøscooterløyper?*", vil det potensielt være svært ulik praksis knyttet til planlegging og drift, grunnet de lokale forholdene og som følge av det politiske skjønnet. Denne praksisen kan tenkes å ha en enorm detaljeringsgrad, og lar seg derfor best belyse gjennom kvalitativ tilnærming med datainnsamlingsstrategien intervju. Kvalitativ metode vil si at informasjonen som blir hentet inn beskrives gjennom ord i analysen av data, i motsetning til kvantitativ metode hvor data standardiseres og fremstilles gjennom tall. (Bell, Bryman & Harley, 2019. s. 353)

2.3 Valg av informanter

Med et utgangspunkt i hele Norge som forskningsområdet er det gjort et utvalg av kommuner som statistisk sett har stabile vintre og større etablerte ski- og eventuelt snøscooterløyper. For å få et bredt datagrunnlag, ble det sendt ut forespørsel til kommuner i hvert fylke. Det er

eksempelvis lite løyper i Rogaland, mens det er mange løyper i Innlandet. Dette har resultert i større utvalg og svarprosent fra de større vinterfylkene til å stille til intervju.

For å forsøke å avdekke ulik praksis rundt etablering og drift av løyper er det også gjort et utvalg av kommuner med forskjellige faktorer som kan være med på å påvirke praksisen. For eksempel:

- Løypedestinasjoner i skog og snaufjell.
- I tilknytning til turisme, fritidsboliger eller fastboende.
- Kommuner med både ski- og scooterløyper.
- Kommuner med scooterløyper under planlegging.

2.4 Gjennomføring av intervjuene

Alle aktuelle kommuner fikk informasjonsskriv og aktuelle spørsmål tilsendt kommunenes postmottak med oppfordring om å komme i kontakt med de som sitter med behandling av vinterløyper i kommunen.

Før alle intervjuene fikk intervjuobjektene tilsendt intervjuguiden, med bakgrunn i å kartlegge om vedkommende var riktig kontaktperson. Dette ga de også mulighet til å gjøre klar informasjon i forkant, eventuelt innhente data fra andre etater innad i kommunen for enkelte spørsmål.

Intervjuene er primært gjennomført over telefon, utenom en som hadde anledning til fysisk intervju i nærheten og et par som ønsket å ta praten over videosamtale. Bakgrunn i at det er valgt telefonintervju, er at det ikke ville være hensiktsmessige ut ifra tids- og økonomisk perspektiv å reise rundt å intervju personlig. Intervjuene har blitt tatt opp og transkribert i etterkant for å sikre en best mulig ivaretagelse og tolkning av dataene, og ettersendt intervjuobjektene for eventuell retting av feiltolkninger og innvendinger.

2.5 Ethiske avveininger

I mange kommuner er det få løyper og en begrenset mengde konflikter rundt etablering av disse, og det samme med antall personer som arbeider og behandler disse sakene. Det må derfor tas hensyn til personvern med tanke på at personer og saker kan skinne igjennom oppgaven, tross anonymisering. Det måtte derfor tas stilling til om innhentet informasjon omfattet opplysninger som ville henge ut tredjepersoner, og eventuelt gi disse tredjepersonene mulighet til å utale seg.

Offentlige saksbehandlere er valgt representert med stilling i kommunen, eventuelt etat eller bare kommune, etter ønske.

2.6 Reliabilitet og validitet

Reliabilitet

"Reliabilitet har å gjøre med hvor pålitelig data er. Reliable data er pålitelige data" (Furseth og Everett, 2020. s.143). I denne oppgaven kan vi skille mellom kildedataen (litteraturen) som blir brukt, og dataen som er innhentet gjennom intervjuene. Reliabiliteten til kildene (litteraturen) som knytter seg til lover og forarbeider, er å anse som høy da det er stor grad av konsensus rundt dens innhold, og enkelt lar seg dobbeltsjekke av leseren.

Reliabiliteten til dataene som innhentes gjennom intervjuene innebærer om *"hvorvidt uavhengige observasjoner og målinger av ett og samme fenomen gir samme eller tilnærmet samme resultat."* (Furseth og Everett. 2020. s.143) Det vil imidlertid knytte seg utfordringer knyttet til retesting, da mange fenomener kan endre seg raskt og være komplekst sammensatte av mange faktorer. Ved retesting vil møte mellom forsker og deltaker fortone seg ulikt, med bakgrunn i at ulike forskere har ulik subjektiv individuell teori og vil fokusere og lete etter ulike perspektiv og vektlegge dataen ulikt. Den semistrukturelle intervjuformen vil også gjøre at intervjuene vil utforme seg selv, og dermed utarte seg ulikt fra gang til gang ut i fra faktorer som eksempelvis god kjemi mellom intervjuer og deltaker, til dagsformen og tiden intervjuer eller deltaker har den enkelte dag. Forskningsresultatene vil derfor kunne bli ulike grunnet de mange faktorene som spiller inn. Ulike resultater vil ikke nødvendigvis bety at noen av forskningene ikke er pålitelige, men at det har blitt forsket på noe ulikt. (Postholm og Jacobsen, 2018. s. 223-224)

Med bakgrunn i at dette er en masteroppgave, vil dens omfang være begrenset til en persons arbeid i et skolesemester. Datagrunnlaget vil derfor være avgrenset ut fra et begrenset datagrunnlag. Dette er en mindre forskningsrapport, noe som innebærer at oppgaven kan bli farget av tilfeldigheter knyttet til det begrensede utvalget av informanter. Videre kan dette resultere i uforholdsmessig store utslag i dataen som svekker reliabiliteten.

Andre tiltak som er gjort for å sikre reliabiliteten er at alle intervjuer er tatt opp og transkribert i etterkant, dette for å eliminere feiltolkning og tap av data best mulig. Videre har intervjuobjektene fått tilsendt de innhentede dataene fra intervjuet som har blitt benyttet i oppgaven, for å forsikre at deres uttalelser er forstått korrekt.

Validitet

"Validitet handler om dataen som blir hentet inn er relevant for det forskningen ønsker å undersøke" (Furseth og Everett, 2020. s. 144). Det skilles mellom indre og ytre validitet.

Den indre validiteten omhandler kausaliteten mellom det vi påstår at vi studerer, dataene vi henter inn og teorien som legges til grunn (Postholm og Jacobsen, 2018. s. 223). For å sikre validiteten i oppgaven vil det semistrukturerte intervjuet og utvalget av relevante intervjuobjekter sikre at dataene som hentes inn svarer på problemstillingen. Videre vil subjektive meninger kunne påvirke slutningene som trekkes ut av dataen. Dette er spesielt aktuelt i spørsmål som omhandler skjønn og politikk som denne oppgaven i stor grad tar for seg. For å prøve å bøte på denne mulige metodefeilen, vil det etterstrebtes "tykke beskrivelser" av dataen og begreper for at leseren selv skal kunne trekke slutninger og avgjøre om det er årsakssammenheng i forskerens slutninger (Postholm og Jacobsen, s. 2018. s. 239).

"Den ytre validiteten omhandler om resultatene kan overføres til andre kontekster utover utvalget som er gjort" (Postholm og Jacobsen, 2018. s. 223). Denne forskningens ytre validitet vil bero på om svarene fra de kommunene som har deltatt i undersøkelsen vil kunne være overførbare for andre kommuner som ikke er representert. Grunnet det brede utvalget med tanke på ulike eiendomsforhold over hele landet, vil trolig mange typiske problemstillinger knyttet til fremføring av løyper avdekkes og gi en god pekepinn på de ulike måtene kommunene organiserer løyper og drift. Kommuner med mindre tradisjon for gode vintre og utbredt løypekjøring er imidlertid dårlig representert i oppgaven, og forskningen vil derfor muligens være mindre overførbart for disse.

3. Materielle begreper

3.1 Allemannsretten

"Allemannsrett brukes gjerne som en samlebetegnelse på rettigheter alle og enhver har til å benytte naturen fritt. Rettigheten kan som hovedregel utøves uavhengig av hvem som eier grunnen, og uten å ha tillatelse eller betale vederlag til eier." (Reusch, 2012. s. 13)

Vi deler allemannsretten inn i ferdselsretten, oppholdsretten og høstingsretten. For denne oppgaven er det ferdselsretten som er relevant. Ferdselsretten er definert i friluftsløven, som setter rammene for hvor, hvordan og når man fritt kan ferdes i utmark og innmark.

3.2 Eiendomsrett

"Eiendomsrett gir eieren rett til å råde både rettslig og faktisk over en ting eller en fast eiendom så langt dette ikke er forbudt ved lov eller strider mot rettigheter som tilkommer andre." – HR-2011-1071-A s. 780

I dommen sies det også at eieren kan hindre andre i å disponere eller bruke eiendommen. Hva dette innebærer i eierrådigheten, må tolkes ut ifra gjeldende lovgivning og planbestemmelser ut fra en konkret kontekst. Grunnet at lover og arealplaner endres, bruksretter og arealer selges, blir fradelt og tildelt eiendom sier vi også at eierrådigheten er elastisk. (Hauge mfl. 2021, s. 29) Eksempelvis vil det være en del av råderetten å kunne nekte andre å ferdes med motorisert fremkomstmiddel over egen eiendom i utmark jf. motorferdselloven § 10, så lenge det ikke foreligger noen bruksrett til dette eller det er hjemlet i lov, eksempelvis politi- eller redningstjenester. Samtidig kan eier ikke nekte andre å ferdes til fots i utmark, så lenge denne utøvelsen ikke strider med god ferdselskultur etter friluftsløven § 11.

3.3 Rettighetshavere

Hvem som er å anse som rettighetshavere til fast eiendom i en aktuell løypetrase, vil kunne ha betydning for innhenting av grunneiers tillatelse for motorferdsel.

Sameie

Når fast eiendom er eid i fellesskap, er det snakk om sameie. Når det er to eller flere personer som eier en ting sammen, er det snakk om et personlig sameie, hvor det er de fysiske personene som eier andeler i tingen. I motsetning til realsameie hvor eierandelen i et sameie ligger til en bestemt eiendom og kan i utgangspunktet ikke skilles fra den bestemte eiendommen. Bygdeallmenning er en annen kollektiv eierform, hvor eiendomsretten tilligger minst halvparten av de jordbrukseiendommer som fra gammel tid har bruksrett i allmenningen (Bergsholm, s. 20, 2019). I likhet med realsameie hører utmarken i bygdeallmenninger til eiendom og ikke person og kan ikke skilles fra eiendommen.

Offentlige eiere

Staten er Norges største grunneier, og eiendomsarealet som består av skog- og fjellområder forvaltes av Statskog. Totalt er arealet på 59000 km² og utgjør omtrent en femtedel av Fastlands-Norge. Også andre offentlige myndigheter som kommuner og fylkeskommuner utgjør betydelige grunneiere i Norge (Bergsholm, 2019. s.35).

Finnmarkseiendommen

Finnmarkseiendommen er et eget rettssubjekt og grunneier av 95% av tidligere Finnmark fylke og forvaltes etter finnmarkslovens bestemmelser (Bull mfl., 2022).

3.4 Eiendomsstruktur

Det er ulik eiendomsstruktur rundt om i landet knyttet til kultur og ressursutnyttelse historisk sett. Dette vil ha stor betydning for hvor mange grunneieravtaler som trengs innhentes for etablering av ski- og snøscooterløyper, og muligheten for å legge om traseen der grunneier ikke ønsker løype over egen eiendom.

Eiendomsstrukturen historisk sett for landbrukseiendommer omhandler i stor grad om at tilhørende teig/teiger skulle tjene gårdsbruket med de naturgitte ressursene i området, fra den tiden befolkningen var et selvbergingssamfunn i betydelig grad. Typisk er eiendomsteigene mindre der det var større ressurser som flere folk kunne livnære seg på, samt på steder tilknyttet befolkede områder knyttet til handel og annen næring ved kysten eller dalsøkkene. Med økende befolkningsvekst ble teiger utskilt og ressurser fordelt eksempelvis gjennom flere små teiger til samme bruk eller gjennom lange smale teiger. Bakgrunnen bak lange smale teiger er at man får en rettferdig fordeling ved opprettelse, og ved eventuelle senere utskiftning innad i familien, ved at alle får like mye av eksempelvis jord og skog (Sevatdal, mfl. 2017, s.116). Denne typen utskiftninger var også praktiske med tanke på selve oppmålingsarbeidet.

3.5 Grunneieravtale

I Norge har vi noe vi kaller avtalefrihet som vil si at man kan velge om man vil inngå en avtale, hva avtalen omfatter og hvordan man ønsker å inngå den, så lenge annen preseptorisk (ufravikelig) lovgivning ikke begrenser den.

Det er utarbeidet en standard avtalekontrakt for tilrettelegging og merking av skiløyper for avtaler mellom løypekjøreaktør og grunneier, av en rekke organisasjoner med interesser i utmark. Denne er frivillig å bruke i tråd med avtalefriheten.

"Avtalen er anbefalt av Den Norske Turistforening, Foreningen til Ski-Idrettens Fremme (Skiforeningen), Friluftsrådernes Landsforbund, Friluftslivets fellesorganisasjon, Norges Fjellstyresamband, Norges Bondelag, Norges Skogeierforbund, NORSKOG, Norsk Bonde- og Småbrukarlag, Statskog og Norsk Allmenningsforbund, april 2005 og oppdatert mai 2013. Direktoratet for naturforvaltning og Kulturdepartementet har godkjent avtalen til bruk i

forbindelse med søknad om statlige friluftslivsmidler og spillemidler" (Friluftsrådernes landsforbund, 2018).

Avtalen er utarbeidet for å sikre at viktige mulige problemstillinger blir belyst og avklart, for at det ikke skal oppstå mulige misforståelser og uoverensstemmelser. Avtalen sikrer også at grunneiers grunnrett i størst mulig grad ivaretas ved at den setter rammer for hvilke tiltak som kan gjøres, så fremt de er nødvendige og av mindre karakter. Større tiltak som medfører skade og tap som utløser eventuelt erstatning for grunneier, skal spesifiseres og avtales i den enkelte avtale i eget punkt. Avtalen presiserer også at avtalen ikke legger hindringer for næringsutøvelse, men at det skal varsles i forkant, slik at det kan gjøres omlegging eller midlertidig stenging av løypa.

Når løypelag eller kommune ikke får tillatelse til motorferdsel fra grunneier i første omgang, kan det forhandles for å få interesseulikhetene til å møtes. Her vil det typisk kunne dreie seg om å belyse omfanget og intensjonen med løypa, eventuelt arealleie der løypene legges, eller kompensasjon der løypene vil føre til ulemper eller skade. Grunneier står i en sterk forhandlingsposisjon, da de har full rett til å si nei til løypekjøring over egen grunn. De har i utgangspunktet lite å tape på å si nei. Konsekvensene kan være at de får dårlig omdømme i byen eller bygda eller at løypetrase blir ekspropriert hvis det gjelder skiløyper.

3.6 Skiforeningen

Skiforeningen er en ideell organisasjon som har ansvar for 2000 km skiløyper fra Mossemarka i sør til Gjøvikmarka i nord hvor om lag 2000 grunneiere er berørt.

Skiforeningens mål og praksis rundt grunneieravtaler:

- Alltid ta kontakt med grunneier før noe arbeid settes i gang.
- Tydelig på hva som ønskes gjort.
- Med unntak av ca. 10 skriftlige avtaler er alt basert på muntlige avtaler. Etter erfaring at dette er et gjensidig ønske fra grunneiere.
- Etterstrebe vinn-vinn situasjoner for grunneier og brukere ved at det blir kjørt spor for brukerne og grunneiere for vedlikeholdt driftsveger, og ferdsel kanaliseres og skåner plantefelt og vilt.
- Det betales ingen kompensasjon for skiløyper, noe det ikke er mulighet til som ideell organisasjon og uansett faren for presedens.

- Personlige relasjoner til grunneier kan være nyttig. Ellers en god dialog med grunneier, gjerne en kaffe i ny og ne.

- (Skiforeningen, 2022).

Når det gjelder deres forhold til ekspropriasjon, er dette noe skiforeningen ikke ønsker- eller benytter seg av (Skiforeningen, 2022).

3.7 Eiendomsskatt

Kommunestyret kan ut ifra et politisk vedtak bestemme om det skal betales eiendomsskatt i kommunen, og satsen på den, innenfor reglene av eiendomsskatteloven. Eiendomsskatten kan etter § 3 ikke gi fritidsbolig særegen eiendomsskatt og må derfor ramme likt med annen fast eiendom. 245 norske kommuner har eiendomsskatt på fritidsboliger og blant de ti største er det bare tre som ikke har det (Phil, C.H. 2019). Eiendomsskatten vil kunne ha betydning for kommunens økonomi til å bidra med driftsmidler. Skattebetalerne vil også kunne ha meninger om hvordan skatten skal forvaltes.

3.8 Spillemidler

Norsk Tipping er et statlig eid aksjeselskap underlagt Kulturdepartementet og har siden starten i 1948 bidratt med over 162,1 milliarder kroner (prisjustert) til gode samfunnsformål (Norsk Tipping, 2022).

Initiativtakere for skiløyper har mulighet til å søke finansiering gjennom spillemidler dersom en rekke vilkår etter "*Bestemmelser om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2021*" oppfylles. De viktigste for denne oppgaven er:

- Søkere om tilskudd kan være kommuner, fylkeskommuner, idrettslag eller andre sammenslutninger. For andre sammenslutninger må vedtektene godkjennes av departementet. (2.3)
- Søkere kan være aksjeselskapet, samvirkeforetaket, stiftelsen eller sammenslutningen dersom de har et idrettslig hovedformål og være uten eget økonomisk formål. Formålet skal primært være å bygge, eie og drifte anlegg for idrett og fysisk aktivitet. (2.3.1)
- Avtale av minimum 30 års varighet med grunneiere om bruk av grunnen, når det gjelder turveier. For tur-/skiløyper og turstier skal retten til grunn ha hjemmel i avtale

av minimum 10 års varighet med automatisk fornyelse for 10 år av gangen, dersom ingen av avtalepartene har sagt opp avtalen senest ett år før avtaletidens utløp. (2.4.4)

- Anlegget nevnt i kommunal plan som omhandler idrett og fysisk aktivitet. Følgende er unntatt fra dette vilkåret: Orienteringskart, skilting/merking av eksisterende turveier, tur-/skiløyper og turstier. (2.4.5)
- Kostnader som ikke kan søkes dekket av tilskudd (2.4.7):
 1. Drift og vedlikehold av anlegg.
 2. Diverse løst utstyr dersom ikke annet er bestemt. Det finnes en egen tilskuddsordning for utstyr i Norges idrettsforbund og Norges Bilsportforbund. Hvor det åpnes for å søke tilskudd til prepareringsmaskiner for langrenn.
 3. Kostnader til leie erverv av grunn dekkes ikke.
- Anleggstyper det kan søkes om 50% tilskudd til kostnader etter takster i punkt 2.6.13:
- Turveier, -løyper og -stier
- Lysanlegg for disse
- Bygging av bruer i sammenheng ovennevnte anlegg
- Skilting og merking av disse

- (Kulturdepartementet, 2021)

Grasrotmidler

Gratrosandelen utgjør inntil 7% av spilleinnsats som spiller selv kan bestemme hvilke godkjente lag- og foreninger overskuddet skal gå til.

3.9 Ulemper som følge av løypekjøring

Støy/sjenanse

Problemstilling spesielt knyttet til rekreasjonsløyper. Støy/sjenanse er en ulempe som vil merkes både grunneier som har stilt med areal, men samtidig også naboer og brukere av området.

Isbrann

Snø som tiner og fryser til, blir til is. Spesielt ved å bli komprimert gjennom gang- eller motorisert ferdsel. Is som dannes som et løkk over vegetasjon og kveler den ved at oksygen ikke slippes til kalles isbrann. Isbrann er dermed et problem der det er høstsådd eller beite/slått. Pakket is etter en løypetrase vil også innebære mer frost i bakken og senere opptint jordsmonn for såing på våren.

Vann utvider seg med 9% når det fryser og vil føre med seg frostsprengning i jordsmonnet dersom det er vått og temperaturen faller til under – 5 grader. Denne forvitringen vil kunne frigjøre mineraler i jordsmonnet og sammen med luftighet skape bedre groforhold for plantene og blir trukket frem av Skiforeningen som noe som fungerer bra for gressproduksjon. (Skiforeningen, 2019) Om dette er et direkte resultat av ekstra kulde i jordsmonnet grunnet skiløyper og hvor mye eventuelt denne fordelene er kontra ulemper, er det lite data på.



Fig. 1. Pakket is i sørvendt skyggeside etter skiløypepreparering, etterfulgt av mild- og kaldvær i Ås kommune i slutten av mars 2022. Ikke høstsådd, så ikke fare for frostbrann, men kunne potensielt forsinket pløying ved lang vinter. Mer aktuelt andre steder i landet. Foto: Lars Mosberg Midbøe

Rydding av trase/dryppzone

Greiner over løypetrase fører til at snø fanges opp og ikke faller i trase. Det må derfor større snøfall til for at det kan prepareres og løypene vil også tinte raskere. Det vil også kunne føre med seg snøfall i klumper i trase, nedfall av barnåler som reduserer gli og fester seg i eventuell smøring, samt drypping ved smelting som mulig kan resultere i is i traseen.

En bredere trase vil gi praktiske fordeler som større skyv i skøytestil, bedre utforkjøringer, mulighet for forbigåing og gi plass til å gå ved siden av hverandre og prate. Bredere løyper og større og tyngre maskiner gir også hardere pakkede løyper med den fordel at ikke trinsene like fort synker igjennom. Tidligere har det ikke vært mulig å frese opp harde løyper med snøscooter, noe det har kommet utstyr for ganske nylig (Skiforeningen, 2020).

Rydding av dryppzone avhenger av krav til kvalitet på løypa, samt løypebredde. Løypebredde vil variere fra klassisk spor kjørt med snøscooter på 2 meters ryddebelte mellom trestammene tilsvarende løypeklasse A i standard grunneieravtale til 4 meter ryddebelte for maskin tilsvarende løypeklasse C. Med eventuelt utdypet avtale med grunneier for bredere traseer i krappe svinger eller motbakker for fiskebein og i utforkjøringer for plogging. Det vil også kunne gjøres særskilte avtaler utover standard kontrakt for bredere hovedløyper med flere spor og plass til forbigåing.

Standard grunneierkontrakt (punkt, 3.5) sier følgende om erstatning: *"Det ytes ikke erstatning til grunneieren for de tiltak avtalen omfatter. Der merking og tilrettelegging medfører dokumentert økonomisk tap for grunneieren, kan det ytes erstatning etter særskilt overenskomst."* Det dokumenterte økonomiske tapet vil ved rydding av trase og trær måtte vurderes i det enkelte tilfelle, og vil variere ut ifra bonitet, treslag og ryddebredde.

Eksempelvis vil rydding av trase føre til at mer lys slipper til, og vil kunne få samme funksjon som ved tynning. Treslag vil også ha betydning for dryppzone, kantskade og fordelene ved "tynning" avhengig av krav til lysmengde. Eksempelvis vil bjørketrær slippe mer snø til bakken enn gran og ha fordelene at det ikke drysser barnåler i trase.



Fig. 2 Bredde på skispor er en viktig faktor for eventuell tap av tømmer, vedlikehold i sommersesong, driftskostnad til maskin og krav til regulering. Bildet tatt fra en av skiforeningens mange løyper i Nordmarka. Her med to spor og skøytetrase. Brede løyper har som illustrert også en sosial funksjon utover det praktiske. Foto: Lars Mosberg Midbøe

Pakket såle på driftsveg

Preparerte løyper over vei vil kunne resultere i en pakket såle som holder seg lengre enn om det ikke hadde vært kjørt, samt at den er vanskeligere å brøyte bort.



Fig. 3. Pakket såle anlagt på planert og ryddet trase med dryppsoner i terrenget på Øynaheia i Froland kommune. Foto: Lars Mosberg Midbøe

3.10 Skisporet.no

Det finnes ikke noe tall for antall kilometer skiløyper som kan bli kjørt opp dersom forholdene skulle ligge til rette. Skisporet.no er en brukerformidling av prepareringsstatus for skiløyper i hele landet som fungerer ved at preppemaskiner er utstyrt med GPS. Dette er en viktig fellesportal for løypelag og brukere med over 12 millioner besøk fordelt på snaue 1,8 millioner brukere i 2021 (Skisporet.no, 2021).

GPS-tjenesten og abonnementet til Skisporet.no koster penger for aktør. Det er derfor slik at mange skiløyper med typisk snøscooter eller mindre preppemaskiner ikke er representert med prepareringsstatus på skisporet.no. Likevel er normalt løypetraseen eller informasjon om at det er en løype i området merket inn i kartet som vist i fig. 4.

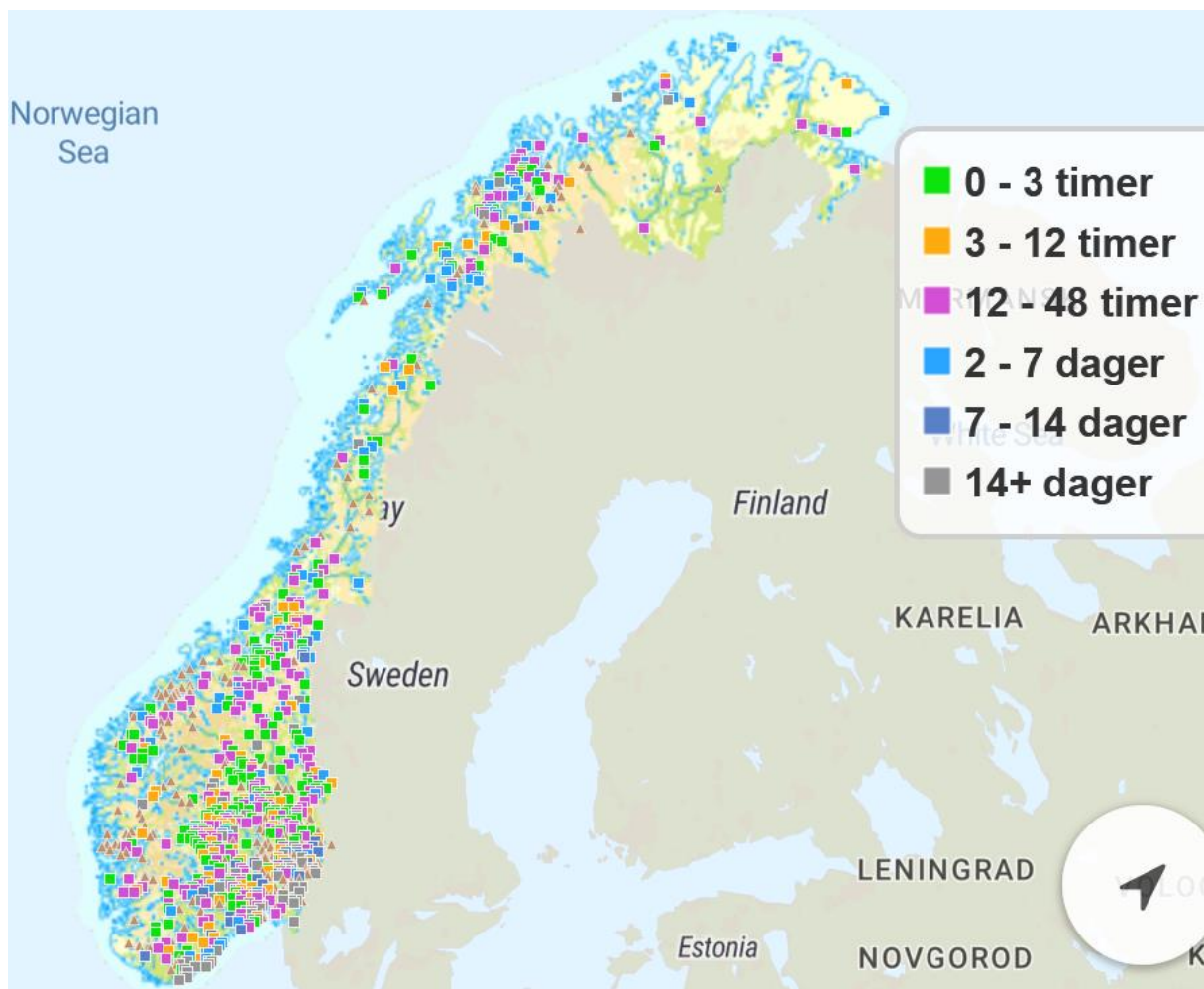


Fig. 4. Kartutsnitt med prepareringsstatus i Norge fra Skisporet.no, brune trekkanter viser utfartssteder for skiløyper uten "live-tracking" (Skisporet.no, 2022).

Fakta om skiløypene på Skisporet.no per februar 2022:

- 450 små og store driftsorganisasjoner
- 700 skisteder
- 1150 kjøretøy med GPS "live tracking" installert
- 28750 km skiløyper

I vintersesongen 2021/2022 var estimert produksjonskostnad for 28750 km løype 3,5 mill. på et snøfall med en timespris på 1250 kr ved produksjonsfart på 10 km/t. Og en årlig estimert kostnad var på 144-216 mill. ved 20 produksjonsuker (november - april) med et gjennomsnitt produksjon på 2-3x pr uke (Skisporet.no, 2021).

4. Juridiske rammer

4.1 Friluftsløven -1957

§ 1.(Lovens formål)

"Formålet med denne loven er å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenhetens rett til ferdsel, opphold m.v. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes."

§1a. (Hva som forstås med innmark og utmark)

Friluftsløven skiller mellom hva som regnes som innmark og utmark i § 1a, og legger føringene for et tosidig spor i utøvelsen av ferdselsretten i innmark og utmark. Innmark vil si opparbeidede arealer hvor ferdsel vil kunne føre med seg ulempe i form av forringelse av produksjon slik som dyrka mark eller beite, eller er til utilbørlig fortrengsel for eier eller bruker som på hustomt eller gårdstun. Loven er definert vidt gjennom ordbruken "*liknende områder*" og "*utilbørlig*." Dette fordi det ikke vil være hensiktsmessig med en uttømmende liste om hva som er innmark og hva som er utilbørlig. Da dette i mange tilfeller vil bero på en rekke faktorer og må defineres i det enkelte tilfelle ut ifra skjønn. Utmark vil si udyrket mark som ikke faller inn under skjønnsvurderingen av innmark.

§ 11.(Ferdelskultur og eierens bortvisningsrett)

Sammen med hensynbestemmelsen i friluftsløven § 2, utgjør § 11 et krav til aktsomhetsnorm for hensynsfull ferdsel i utmark. Denne gir grunneier eller bruker rett til å bortvise folk som har en utilbørlig atferd på eiendom gjennom skade eller ulempe. Når det gjelder utilbørlig oppførsel i skiløypa vil aktiviteter som sykling, hundekjøring, ridning og ferdsel til fots kunne medføre ulemper og forringelse av preparerte skiløyper. Selv om disse brukergruppene i utgangspunktet også er aktiviteter som faller inn under allemannsretten, vil skiløperne ha førsterett og vern da løypene er laget for langrenn. Deres rett til ferdsel vil bero på ulempen aktiviteten medfører. Eksempelvis vil sykling med fatbike og ferdsel til fots være innafor i de tilfeller der det er harde løyper og ferdselen ikke ødelegger spor og vedkommende viker plass for skiløpere.

Kommunen med samtykke fra grunneier kan gi nærmere ferdselsreguleringer av skiløypene gjennom lokale forskrifter i kraft av friluftsløven § 2 eller § 15 jf. §24. Eksempelvis vil det kunne settes forbud mot sykling og ferdsel i preparerte lysløyper eller ekstraordinær båndtvang i merkede skiløyper jf. hundeloven § 6 c. (Reush, 2019. s. 44).

§ 13.(Ulovlige stengsler eller forbudsskilt)

Friluftsløven § 13 styrer at reguleringen av ferdsel gjennom stengsler og skilt ikke skal svekke allmennhetens ferdselsrett, dersom det ikke foreligger særskilt hjemmel. Det er en rekke stengsler og forbudsskilt som vil være tillatt ut fra annen lovgivning. Eksempelvis ved å styre ferdselstrafikk vekk fra sårbare natur eller farlige områder, gjerder for vilt eller for skjerming av støy og innsyn. Eller at det tjener eiers berettigede interesser og det ikke er til utilbørlig fortrensel for allmennheten. En slik berettiget interesse er eksempelvis inngjerding av dyr på beite, men som likevel kan bli sikret for allmennheten med grunder. Dersom stengsler og skilt strider med § 13 kan de kreves fjernet etter § 40.

§ 14. (Avgift for adgang til friluftsområde)

Det åpnes opp for at det gjennom løyve fra kommunen kan kreves en rimelig avgift for adgang til badestrand, teltplass eller annet "opparbeidet friluftsområde". Med forutsetning *"avgiften må ikke stå i misforhold til de tiltak eier eller bruker har gjort på området til fordel for friluftsfolket. Det kan settes vilkår for løyvet."*

Allemannsretten bygger på grunnprinsippet fri ferdsel i utmark, og dette innebærer at det ikke skal være noen fysiske eller økonomiske "stengsler". Dette utgjør det som betegnes som gratisprinsippet. Anledningen til å kreve avgift etter bestemmelsen er med på å sikre at det skal være økonomisk mulig å tilrettelegge for ferdselsrett, oppholdsrett og høstingsrett for kommune, organisasjoner eller private aktører. Samtidig som avgiften ikke skal være kommersiell, som innebærer at avgiften kun skal dekke utgiftene til opparbeidelsen og drift av tiltaket.

Hva som hører under ordlyden *"opparbeidet friluftsområde"* sier lovbestemmelsen ikke noe om. Men er beskrevet i forarbeidene, som sier at det ikke er hjemmel for å kreve avgift for ferdsel på stier eller i skiløyper, tross at de er opparbeidet med merking, skilting og preparering. Dette innebærer at enhver kan ferdes i skiløyper i utmark gratis. Det er imidlertid en vanlig praksis med oppfordring til avgift gjennom Vipps ute i løypene illustrert i fig. 5., og er i henhold til § 14 bare frivillig. Det vil imidlertid kunne kreves avgift for adgang til mindre avgrensede områder med kunstsno (Reusch, 2016. s. 348).



Fig. 5. *Oppfordring til frivillig donasjon/løypeavgift til skiløyper er svært utbredt. Parkeringsavgift på 30 kr som inkluderer varm drikke i cafe på parkeringsplassen. Her fra Øynaheia i Froland kommune. Foto: Lars Mosberg Midbøe*

For adkomst og parkering med motorvogn er det i utgangspunktet lov til å kjøre og parkere på privat vei, med mindre eier har forbudt dette i henhold til friluftsløven § 4(1). Grunneier har i den anledning rett til å sette opp forbudsskilt mot motorferdsel og bom. Det kan kreves avgift/bompenger for å benytte seg av privat vei, som er regulert av veglova § 56. Loven fastsetter at kommunen kan gi tillatelse til innkreving av bompenger og skal fastsette avgiftens størrelse og eventuelle vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlene. Dette kan være med på å finansiere skiløyper. For parkering i utmark langs offentlig vei er dette imidlertid fritt, så lenge det ikke volder nevneverdig skade eller ulempe jf. friluftsløven § 4(2).

For avgift knyttet til parkeringsplasser, sier forarbeidene (Ot.prp. nr. 27, 1995-96. s.8) at det kan avlegges avgift i tilknytning til parkering som tjener til friluftsområder, men at bestemmelsen ikke gir hjemmel for å legge avgift på ferdsel i løypa eller stier. Det er et krav til avgiftstillatelsen at det skal være en "rimelig avgift". *"Lovteksten angir ikke konkret hva dette innebærer, men gir en presiserende anvisning ved at avgiften ikke må stå i misforhold til de tiltak eier eller bruker har gjort på området til fordel for friluftsfolket"* (Resch, 2016, s. 347.) I hvor stor grad den åpner opp for finansiering av løypepreparering gjennom avgift, bygger derfor i stor grad på kommunens skjønn. Hvor langt dette skjønnnet går, vil bero på en

total tolkning av konkret sted, forarbeider og tidligere rettspraksis, uten at det kan trekkes noen videre konklusjon av hjemmelens adgang her.

For snøscooterløyper er frilufsloven § 14 gjeldene, da enhver har rett til å ferdes gratis i disse løypene til fots- og på ski inn under ferdselsretten i utmark. Selv om de er opparbeidet- og avgiftsbelagt for snøscootere.

Generelt om frilufsloven

Grunnet at frilufsloven er fra 1957, har den ikke bestemte regler knyttet til moderne utfordringer rundt løypemaskin, sykling i skiløyper, elektriske sykler m.m. Til gjengjeld er loven imidlertid generelt utformet, slik at nye problemstillinger kan tolkes ut ifra hensynskrav og tålegrense.

4.2 Offentligrettslige tillatelser

Utover det privatrettslige med grunneiertyllatelse må det avklares med offentlige myndigheter med tanke på motorferdsel og om tilretteleggingen innebærer tiltak som er søknadspliktige etter plan- og bygningsloven.

All motorferdsel i utmark og på vassdrag er i utgangspunktet ikke tillatt med mindre det følger av lov jf. motorferdselloven § 3. Det er imidlertid en rekke unntak fra denne hovedregelen i tilhørende forskrifter. Relevant for denne studien er forskrift for motorkjøretøy i utmark § 3 første ledd bokstav e) som gir adgang til opparbeidelse og preparering av skiløyper. Kommunen kan gi nærmere bestemmelser som regulerer kjøringen i henhold til annet ledd, herunder *"om områder, traseer, sesonglengde, tidspunkter for kjøring, utstyr m.v."*

Adgangen for rekreasjonsløyper for snøscooter kan gis etter motorferdselloven § 4 a. hvor *"Departementet kan gi kommunen myndighet til å gi forskrift om fastsetting av løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre."* Det settes en rekke krav for etablering av løype etter fjerde ledd:

- I forhold til plasser det vil være forbudt å anlegge snøscooterløyper.
- Områder, brukergrupper og natur det stilles et ekstra hensynskrav til.
- Samt utredningsplikt av området, eventuelle konsekvenser av bruken og vurdering av området opp mot øvrige frilufsområder i kommunen.

Dette blir fulgt opp i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc. § 4 a., som setter rammene for kommunens myndighet til å fastsette forskrifter og utarbeide løyper, dersom det er gitt tillatelse etter motorferdselloven § 4a.

Større arbeid som utgjør tiltak etter plan- og bygningsloven § 1-6 jf. § 20-1 a til m, er søknadspliktige jf. § 20-2, såfremt annen lov med påfølgende forskrifter ikke har åpnet opp for at tiltakene skal være unntatt for søknadsplikten jf. §§ 20-5 til 20-8. Hvor § 20-5 første ledd bokstav e. er relevant for skiløyper og åpner opp for at mindre tiltak utendørs er unntatt søknadsplikt såfremt de er i samsvar med plan. Typiske tiltak ved anleggelse av skiløyper som vil være søknadspliktige er kulverter, gapahuk, bro, lys, terrenginngrep m.m.

For snøscooterløyper er det et krav etter tredje ledd andre punktum *"at løypene ikke skal kreve terrenginngrep. Snøscooterløypene skal ikke utgjøre synlige, permanente spor i barmarkssesongen. Kvisting eller felling av enkeltrær regnes ikke som terrenginngrep. Klopper eller enkle bruer kan etableres der dette er nødvendig av sikkerhetsmessige hensyn. Bruer vil etter forholdene kunne regnes som tiltak etter plan- og bygningsloven, plan- og bygningslovens regler om søknad mv. gjelder da for disse"* (Prop.35 L (2014–2015) Endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv. s. 40).

4.3 Reguleringsplan

Skiløyper kan gjennom reguleringsplan sikres i reguleringsbestemmelser jf. pbl. § 12-1.

Det kan gis reguleringsbestemmelser for at det ikke skal vinterbrøytes for veger i områder tilknyttet fritidsbebyggelse (Reguleringsplan veileder, s. 119. 2018). Nye reguleringsbestemmelser og planer vil ikke ha tilbakevirkende kraft, som vil si at det er en forutsetning at veien ikke har blitt brøytet tidligere. Det er kun allerede etablert virksomhet som vil ha en beskyttelse mot fremtidig omregulering. Slik etablert virksomhet må i tilfelle eksproprieres hvis plan skal gjennomføres.

Tematikken har vært oppe til høyesterett i HR-2019-2102-A, hvor en privatrettslig rett til helårsvei frem til hytter i Sel Kommune ble vurdert opp mot reguleringsbestemmelsen som nektet vinterbrøyting. Saken ble først behandlet av jordskifteretten som avviste kravet med bakgrunn i at de ikke har kompetanse til å fastsette jordskifteløsning som er i strid med offentlige planer. Høyesterett kom frem til at reguleringsbestemmelsen gikk foran den privatrettslige, med det faktum at veien ikke hadde blitt brøytet tidligere.

Tematikken har også blitt behandlet av høyesterett i den mye omtalte Gjevilvassveien i Oppdal, HR-2018-1004-A. I likhet med saken i Sel var stridens kjerne at noen av rettighetshaverne i veien ønsket vinterbrøyting, mens andre ønsket skiløype. Det forelå i likhet rett til helårsvei som ble behandlet av jordskifteretten uten at det forelå reguleringsplan som la begrensninger for vinterbrøyting. Jordskifteretten opprettet en bruksordning der rettighetshavere som ønsket brøyting kunne gjøre det av egen kostnad. Veilaget som var organisert i et veisamvirkelag hadde i etterkant av jordskiftet et flertallsvedtak for å fortsette å nekte vinterbrøyting, med den virkning at jordskifteavgjørelsen var en nullitet. Dette ble anket videre til tingrett og lagmannsrett, som kom frem til at veisamvirkelagets vedtak var gyldig.

"Høyesterett kom enstemmig til at årsmøtets vedtak var ugyldig, men med forskjellige begrunnelser. To dommere la avgjørende vekt på at foretakets vedtekter ikke ga foretaket kompetanse til å forby vinterbrøyting til fordel for skiløype på veitraseen. To dommere la avgjørende vekt på at foretaket var et driftsselskap, og at årsmøtet derfor ikke hadde rettslig adgang til å legge slike begrensninger på medlemmenes veirett som det dreide seg om her. En femte dommer så det som avgjørende at jordskifterettens avgjørelse var bindende for de bruksberettigete." (RT-sammendrag).

Oppdal kommune fattet videre vedtak om å ekspropriere retten til vinterbrøyting for å sikre skiløypene, et vedtak som ble dømt ugyldig av lagmannsretten (LF-2019-187397-2), grunnet saksbehandlingsfeil knyttet til manglende utredning av alternativ løypetrase. Statusrapport i den nå snart 10 år lange konflikten siden den ble forkynt for jordskifteretten i 2013, er at kommunen utreder alternative løyper med den utfordringen at grunneier som ønsker skiløype på veien, nekter motortillatelse som pressmiddel mot å få løypa på veien igjen (Jensen og Opheim, 2021).

Når det gjelder snøscooterløyper *"skal løypene vises som informasjonslinje i kartet til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan. Det er definert hvilke linjesymbol som skal brukes." "Linjen i kommuneplanens arealdel er til informasjon og har ikke rettslig virkning"* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2015).

4.4 Ekspropriasjon

Ekspropriasjon eller oreigning vil si tvangsavståelse av grunn mot erstatning. Vi skiller mellom ekspropriasjon for private til å sikre tiltak som ankomst og kloakk til bolig, og det

offentlige for å sikre samfunnsnyttige tiltak som sykehus og vei. Grl. §105 fastsetter videre at erstatningen skal utgjøre fullt vederlag av det tapet rettighetshaver lider.

Plan- og bygningslova § 16-2

For å sikre at samfunnsnyttige tiltak blir anlagt på en best mulig måte for allmennheten, åpner plan- og bygningslova § 16-2 at det kan eksproprieres for gjennomføring av reguleringsplan. Som nevnt tidligere kan det gjennom plan reguleres til skiløyper, og det vil følgelig være anledning til å tvangsgjennomføre dette tiltaket ved ekspropriasjon. Oreigningslova § 2 opplister videre en rekke formål det kan eksproprieres til. Uten at noen av disse hjemler tilretteleggelse for merking av løyper og stier (Marianne Reusch, s. 469).

Pbl. § 16-2 stiller imidlertid ikke noen forutsetning til interesseavveining, slik som det er gjort i orl. § 2 gjennom kravet *"inngrepet tvillaust til meir gagn enn skade."* Høyesterett har tatt for seg om vilkårene i orl. § 2 også skal legges til grunn for ekspropriasjon etter plan- og bygningsloven i Namsos-dommen. Den fastslår at nødvendighetskriteriet og interesseovervekt etter orl. § 2 er alminnelige ekspropriasjonsrettslige prinsipper og skal gjøres gjeldende for plan- og bygningsloven. Videre legger den til grunn at det *"normalt ikke vil være behov for en selvstendig vurdering av vilkårene i orl. § 2 i forbindelse med ekspropriasjonsvedtak til gjennomføring av planer etter plan- og bygningsloven. Ved gyldig vedtatte reguleringsplaner vil de vurderinger og avveininger som er påkrevd etter orl. § 2, normalt være foretatt under arbeidet med reguleringsplanen"* (Hauge mfl. 2021, s. 73).

Det vil likevel være behov for en selvstendig vurdering av om vilkåret i orl. § 2 er oppfylt der hvor forutsetningene har endret seg eller at planen bygger på feil faktum, eller at viktige opplysninger om faktiske forhold er oversett i forbindelse med planvedtaket (Hauge mfl. 2021, s. 74).

Friluftsløven § 35 (Tiltak og inngrepsløyve for å lette ferdsel i utmark)

Kommunen har imidlertid et supplement til ekspropriasjon etter plan- og bygningsloven for sikring av turløyper uten at det foreligger en reguleringsplan, gjennom inngrepsløyve etter friluftsløven § 35, som etter ordlyden innebærer tiltak til å *"varde og merke opp ruter og turstier i utmark"* samt *"bygge klopper og bruer"* og sette i verk *"andre tiltak"*. Med den forutsetning at tiltaket skjer i utmark. Andre tiltak som omfattes av bestemmelsen vil kunne være rydding og fjerning av vegetasjon, men ikke terrenginngrep utover det beskjedne eller byggverk som gapahuk eller rastebu (Resch, 2016. s. 466).

Forutsetningene for å benytte inngrepsløyve etter § 35 er i utgangspunktet at tiltakene ikke medfører erstatningsbetingende skade på eiendommene, som en sikkerhetsventil kan grunneier eller rettighetshaver kreve skjønn etter femte ledd dersom det likevel skulle vise og føre med seg erstatningsbetingende skade på eiendommen (Reusch, 2016. s. 472-473).

Når det kommer til § 35 sin adgang til å kreve inngrepsløyve for maskinpreparering av løyper sier forarbeidene Prop. 88 I (2010-2011) S. 32 følgende: *"Bestemmelsen gir også mulighet for å tillate maskinpreparering av skiløyper, også selv om grunneier har nektet motorferdsel. Tillatelse til maskinpreparering av skiløype kan ikke gis generelt, men for bestemte steder."* Denne formuleringen er imidlertid ikke tatt inn i lovteksten ved lovendringen. Grunneiers reservasjonsrett mot motorferdsel over egen eiendom kommer tydelig frem av motorferdselloven § 10 og vannressursloven § 16. Uttalelsen i forarbeidelsen til endringslov kan neppe gå foran ovennevnte lovgivning med tydelig ordlyd (Reusch, s. 468. 2016).

Markaloven § 9 (Tilrettelegging for ferdsel, stier og løyper)

Markaloven fra 2009 er nært beslektet med frilufsloven fra 1959, men er modernisert ut fra samfunnsutviklingen og spesialisert over et mindre geografisk område der det er større press på arealene og behov for et mer omfattende lovverk enn generelt. Loven gjelder for 19 kommuner i Oslo og Akershus i henhold til § 2. Markaloven § 9 bygger på frilufsloven § 35, og åpner for at statsforvalteren i Oslo og Viken kan gi inngrepsløyve der minnelig avtale med grunneier ikke når frem. Markaloven § 9 går imidlertid noe videre enn frilufsloven § 35, eksempelvis er "preparering" tatt med eksplisitt, og det vil dermed være hjemmel for fremføring av skiløyper uten grunneiers samtykke. Dette vil være et alternativ til ekspropriasjon etter plan- og bygningsloven der hvor det ikke foreligger noen reguleringsplan.

Snøscooter

Når det kommer til ekspropriasjon av rekreasjonsløyper for snøscooter, er dette omtalt i Prop. 35L s.22. som fastslår at rekreasjonsløyper ikke gir ekspropriasjonstilgang.

4.5 Utbyggingsavtale

Plan- og bygningsloven kapittel 17.

§ 17-1.Definisjon

"Med utbyggingsavtale menes en avtale mellom kommunen og grunneier eller utbygger om utbygging av et område, som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet etter denne lov og som gjelder gjennomføring av kommunal arealplan."

En utbyggingsavtale må ha grunnlag i kommunale vedtak fattet av kommunestyret jf. § 17-2, og kan gå ut på å besørge eller bekoste tiltak som er nødvendige for gjennomføring av planvedtak i henhold til pbl. § 17-3 (3). Bakgrunnen for utbyggingsavtaler som omhandler besørging eller bekostning av tiltak er hva som er nødvendig for gjennomføring av planvedtak. En utbygger bygger ut med mål om positiv profitt, og i mange tilfeller vil denne profitten kunne være betydelig grunnet kommunens reguleringsbestemmelser. Tilrettelegging for infrastruktur og fellesarealer rundt utbyggingsområder vil derimot føre med seg utgifter for det offentlige. Utbyggingsavtale er dermed en omfordeling fra de tiltakene som generer inntekt og de tiltakene som tjener dem.

Det stilles videre vilkår om at tiltakene må stå i rimelig forhold til utbyggingens omfang og ikke overstige kostnadene kommunen har hatt til tiltaket. Dette vil si at det ikke kan pålegges at grunneier eller utbygger skal dekke kostnader til tiltak som ikke betjener eller har direkte sammenheng med utbyggingen. Eksempelvis for skiløyper vil det være vanskelig å definere hva som er direkte knyttet til konkret utbygging, da løypene vil tjene større områder og brukergrupper utenfor konkret plan og utbygging. Tiltak som direkte kan knyttes til konkret utbygging vil eksempelvis være kulverter, overganger og tur- skiløyper som knytter ny utbygging med resterende infrastruktur av tur- og skiløyper.

I henhold til VEDLEGG 2 til veileder om utbyggingsavtaler utgitt av Kommunal- og regionaldepartementet 7. juni 2007 s. 11 skal *"driftsavtaler som forplikter senere kjøpere av eiendommen kan ikke inngå"* jf. brev fra Kommunal- og regionaldepartementet datert 09.01.07" (6/1866-4 KFR). Brevet omhandler spørsmål fra Nord-Aurdal kommune om adgangen til å pålegge tomtekjøpere og årlig bekoste løypekjøring og drift av skiløyper. *"Hvor departementet legger til grunn at avtaler av den typen som Nord-Aurdal kommune viser til i de aller fleste tilfeller ikke vil være lovlige. Som et minimum kreves det at slike løpende innbetalinger går til et fond, stiftelse, vel el. slik at avtalen ikke innebærer favorisering av særskilte foretak eller en løpende innbetaling til kommunen."...* Samarbeid om fremtidig drift av infrastruktur som løypenett bør heller reguleres gjennom avtaler mellom berørte utbyggere og grunneiere."

Om anledningen til å pålegge organisatorisk tiltak som etablering av velforening sier veileder for utbyggingsavtaler (Kommunal- og regionaldepartementet, 2006 s. 16) at dette kan pålegges dersom særlige forutsetninger om nødvendighet og forholdsmessighet er til stede.

5. Områdene

Kommune	Befolkning	Fritidsboliger	Areal i km ²
Alta	21 071	1 338	3 849
Bodø	52 852	2 680	1395
Bykle	932	3 173	1 467
Drammen	102 218	1 492	305
Gjøvik	30 294	999	672
Hamar	31 999	871	350
Hol	4 478	5 720	1 858
Målselv	6 560	987	3 326
Nittedal	24 772	568	186
Nore og Uvdal	2 451	3 397	2 501
Oppdal	7 041	4 158	2 274
Oslo	698 660	2 215	454
Ringsaker	35 073	7 286	1 281
Sigdal	3 492	5 050	842
Suldal	3 774	2 025	1 737
Surnadal	5 848	1 541	1 366
Trysil	6631	7 054	3 014
Vinje	3755	5713	3106

Fig. 7. Kommunene som har deltatt i studien med befolkning, fritidsboliger og areal per. 4 kvartal 2021 (SSB, kommunefakta).

Alta

Stor kommune i areal og befolkning med et godt tilbud for langrenn og snøscootere. Kommunen har henholdsvis 42 km med preparerte lysløyper, 34 km uten lys som kjøres opp av kommunen og 497 km snøscooterløyper totalt i kommunen. Intervju med virksomhetsleder, Miljø, park og idrett, ansatt i stillingen i 20 år.

Skiløyper

Tidligere var det idrettslag som sto for grunneierkontakt og drift av skiløypene, men det har vært ønske fra de om at kommunen skulle overta løypene grunnet den økende standarden og utgifter med drift. Dette har blitt fulgt opp av kommunen. Det er kun to lysløyper som ikke blir driftet av kommunen grunnet avstand fra driftsapparat og for smal trase for kommunens løypemaskiner. Her blir det gitt tilskudd fra kommunen til drivstoff. En lysløype som idrettslag har og betaler strøm gjennom blant annet reklame på stolpene, men kommunen som kjører opp. Det betales ikke noe form for kompensasjon eller arealleie til grunneier, utenom en symbolsk sum til Finnmarkseiendommen. Avtalelengde på 40 år for å fylle krav til spillemidler.

Snøscooterløyper

Alta er den kommunen med flest registrerte snøscootere, med 5178 snøscootere, som vil si at 1 av 4 innbyggere har snøscooter. Finnmark og Nord-Troms kommunene (Kvæningen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) har hatt anledning til å søke og anlegge snøscooterløyper etter motorferdselsloven § 5 tredje ledd LOV av- 10. juni 1977 nr. 82. Ved ny motorferdselslov ble avtaler med 70 grunneiere etter gammel lov reforhandlet med skriftlig samtykke, hvor kun en ikke ville gå videre med avtalen grunnet trase nær platting. Det har vært oppe forslag til to nye løyper hvor grunneiere henholdsvis har drevet med hundekjøring og grunneier som var idrettslag, i disse to tilfelle sa grunneiere nei, og forslagene har dermed ikke gått videre på. *"I disse tilfelle er det ikke noe videre press eller dialog for å få til løyper, det skal bygge på frivillighet."* Avtalene kan sies opp med umiddelbar virkning med utgangspunkt i preceptorisk tolkning av grunneiers reservasjonsrett. Det betales heller ingen kompensasjon for snøscooterløyper.

Snøscooterløypene er bundet sammen mellom bygdene og tettstedene ute ved kysten, og grunnet topografi vil snøscooterløyper sammenfalle med annen friluftaktivitet i disse sentrale områdene. *"En smerteterskel mellom hva som er tålt i disse områdene opp mot friluftsliv."*

Bodø

Det er over 100 km skiløyper i kommunen, hvor kommunen kjører og har grunneieravtale med om lag halvparten av disse i tilknytning til Bodømarka. Intervju med rådgiver for seksjon idrett og friluft, ansatt ti år i stillingen.

Kommunen støtter idrettslagene med fast årlig støtte til drift av skiløypene utenfor Bodømarka. Kystpåvirket klima som er preget av mildere klima, hvor det har blitt 48 færre vinterdager fra perioden 1961-1990 til 1991-2020. En vinterdag regnes fra første dag med temperatur under 0 grader til siste dag med temperatur under 0 (Berger, 2021).

En del av løypene i kommunen ligger på kommunal eller fylkeskommunal grunn, ellers er det mange mindre private eiendommer. Den siste løypen som ble anlagt som var 5-6 km i et sentralt område hadde 19 grunneiere. Denne løypa tok nesten 30 år å få i havn, grunnet at en grunneier med 200-300 meter aktuell løypetrase krevde mer penger enn det kommunen kunne tilby.

Bodø betaler 4 kr per kvadratmeter som en engangssum for 40 år. Kommunen er i en fase med å reforhandle grunneieravtaler som går ut om et par år. I grunneieravtalene som ble inngått på tidlig 80-tall ble det betalt mer i kompensasjon enn nå. *"Dette har vært og er en utfordring ved reforhandling av avtaler fordi noen grunneiere har forventninger om høyere betaling enn det vi kan tilby."* I enkelte tilfeller har grunneiere forventning om å kunne selge eiendommer til utbyggere og vil av den grunn ikke reforhandler avtale eller krever uforholdsmessig høy betaling. Ved spørsmål om det i disse tilfellene vil være aktuelt med ekspropriasjon, har kommunen til nå valgt ikke å bruke ekspropriasjon for å få tilgang på arealer til skiløypetraser eller for så vidt andre turløyper. *"Med den løypa hvor det tok nesten 30 år å komme til minnelighet, illustrerer hvor store konsekvenser det har når en grunneier ikke ønsker å inngå avtale. Det er kanskje også et godt eksempel på at ekspropriasjon hadde kommet allmennheten til gode."*

Ellers er kommunen opptatt av å få til gode grunneieravtaler og ha god dialog med grunneierne. Dette innebærer at grunneierkontakten ofte skjer hjemme hos folk eller ute i marka, og ikke på bortebane på rådhuset. Kommunen har jobbet en del med utarbeidelse av

avtalemalen for å få til gode avtaler som ivaretar både kommunens og grunneiers behov og interesser. *"De fleste grunneiere er positive, noen må ha en dialog rundt hva det innebærer og etter klargjøring i avtalemalen er det greit. Noe annet vi av og til opplever, er at en del av de grunneierne som ikke bor i områder er mer skeptiske til å inngå avtale. Kanskje det har noe å gjøre med at de ikke ser hva slike tiltak faktisk innebærer og er redde for å gå inn på noe de ikke vet hva er eller ser konsekvensene av? Vi ser også at noen grunneiere ikke ønsker å gå i forhandlinger med/inngå avtale med kommunen. I disse tilfellene kan løsningen være at andre privatpersoner «gods snakker» med grunneier eller at avtalen inngås med idrettslag eller andre."*

"Ikke vært oppe med rekreasjonsløyper for snøscooter – trolig ikke egnede arealer til dette i kommunen, selv om noen kanskje ville kunne mene det."

Bykle

Stor hyttekommune med alpinanlegg, 170 km langrennsløyper og skigymnas. Bykle er først og fremst en alpinkommune. Intervju med ansatt i kommunen og deltatt på grunneiermøte.

Det har vært oppe blant politikere å ha et rekreasjonstilbud for snøscooterkjøring for ungdom i kommunen. Noe som resulterte i kartlegging av aktuelle områder, hvor det ble funnet et sted som ble nedstemt. Nabokommunen Vinje har et stort tilbud, så ungdommen ble dermed heller henvist dit.

Bykle er aktiv i grunneierkontakt og holder på å revidere løypeavtalene med de 30 berørte grunneiere. Kommunen har i økonomiplan for 2021-2024 en årlig bevilgning på 4 288 000 kr fra næringsfondet for drift og finansiering av skiløyper. Frivillig betaling skal gå til fradrag i utbetaling. Den frivillige betalingen for 2021 var på 1,2 millioner. Bevilgningen driftes gjennom Hovden Løypekjøring som er et kommunalt AS, hvor preparering, skilting og merking settes ut på anbud.

Det betales arealleie til private grunneiere på totalt mellom 500-700 000 årlig.

Arealleie/kompensasjonen fra forrige avtaleinngåelse i 2012 lå på en grunnsats på 1,5 kr per løpemeter pr. år. For dem uten utbygging skal det betales 2,30 kr løpemeter pr. år, og dette gjelder grunneiere med eiendommer som har utskilt maksimum 5 tomter til familiemedlemmer. I tillegg kommer det et tillegg på 50% der traseen går over dyrka mark. Indeksregulering skjer hvert femte år.

Kommunen har et mål om å øke den private finansieringen for skiløypene i kommunen.

"For 2021/2022 vil det utgjere kr 800 per eining, for 2022/2023 kr 850 per eining og 2023/2024 kr 900 per eining. Det vil i løpet av perioden minnast på kva som ligg i denne summen og det håpast på ei haldningsendring og auka vilje til å bidra. Om man ikkje ser denne effekten vil ein måtte vurdere når og kor løypane vert preparert" (Saksmappe 2021/1061, Bykle kommune 16.11.2021).

Forespørsel om frivillig løypeavgift blir sendt ut gjennom kommunens eiendomsregister årlig.

Ulike scenarior:

Årstall	Beløp	Antall betalere	Totalsum
2021	700	1 700	1 190 000
2022	800	1 700	1 360 000
2022	800	2 000	1 600 000
2022	800	3 000	2 400 000
2022	900	1 700	1 530 000
2022	900	2 000	1 800 000
2022	900	3 000	2 700 000
2023	1 000	1 700	1 700 000
2023	1 000	2 000	2 000 000
2023	1 000	3 000	3 000 000
2024	1 100	1 700	1 870 000
2024	1 100	2 000	2 200 000
2024	1 100	3 000	3 300 000

Fig. 7. Ulike scenarier for avgift knyttet til antall betalere representert som hytter, hvor totalt antall hytter i kommunen utgjør 3 173 og 932 boliger. Spørsmålet blir om holdningsendring og belysning vil være med på å få flere med på spleiselaget til tross prisøkning (Tabell hentet fra saksmappe 2021/1061).

"To grunneiere som har sagt opp i fjor, veldig vanskelig. I nevnte saker må kommunen finne løsninger, da det er begrenset med arealer for løyper med tanke på villreintrekk. Og da er ekspropriasjon eneste virkemiddel dersom ikke minnelig avtale. Det har ikke vært ekspropriert for langrennsløyper i kommunen, men det har blitt ekspropriert for utvidelse av alpinanlegget. Sitter langt inne å gjøre dette igjen da det var veldig omstridt i lokalmiljøet."

Grunneiermøte

I forbindelse med revideringen av løypeavtalene har kommunen arrangert grunneiermøter. Noe som ble gjort i tidsperioden for datainnsamling for denne oppgaven. Et av møtene er representert i oppgaven. Møtene ble organisert i form av tre separate møter med grunneiere fra tre forskjellige områder på kommunens kulturhus. Hensikten med møtene var å presentere kommunens overordnede mål og visjoner rundt skiløypene i kommunen, med ønske om dialog og innspill fra grunneierne.

Under det aktuelle møtet som ble bivånet, var det grunneiere fra midtregionen i kommunen, som er den delen av løypenettverket i kommunen som har minst utbygging av hytter og boliger. Det ble reist spørsmål og ytringer mot at det er kommunen og skattepenger som går med på å finansiere et tilbud som i størst grad er brukt av hytteeiere og tilreisende, og samtidig at kommunen finansierer utbyggere. Dette har vært bakgrunn for oppsigelse av avtalene. Det ble tatt til orde fra grunneiere om mulighet for påleggelse av utbyggingsavtale mellom kommune og kjøpere i nye hytteområder. Noe som ble besvart av kommunen med den manglende hjemmelen for å pålegge tredjepart en slik favoriserende betaling for bestemt bruk. Samtidig som en slik ny praksis uansett ville ført med seg problematikk med at det ikke kunne ha tilbakevirkende kraft, og man ville fått problemer med tanke på likhetsprinsippet.

Villrein

Bykle kommune har begrensede arealer for fremføring av skiløyper grunnet at 60 % av arealene er vernet. Det er imidlertid ikke noe generelt forbud mot preparering av skiløyper i verneområder, men det stiller økt krav til konsekvensanalyser i henhold til formålet med vernet. Når det gjelder rekreasjonsløyper for snøscooter, er det etter Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark § 4a fjerde ledd ikke tillatt å etablere slike løyper i villreinområder eller verneområder.

Kommunen er hjem for to nasjonale villreinstammer knyttet til Setesdal Austhei og Ryfylkeheiane. Begge stammene ligger i en klimasone som er spesielt utsatt for klimaendringer i form av nedbør som regn i vintersesongen. Noe som kan resultere i underkjøling og tilising av beiteområder, som igjen gjør villreinen i området ekstra utsatt for menneskelige forstyrrelser og økt energiforbruk på å oppdage fare og ikke beite eller flykte (Punsvik og Bay, 2019).

I Bykle har de et prøveprosjekt med en modell kalt adaptiv løypeforvaltning, med formål å verne om villreinen samtidig som det kan være et bredt utvalg av løyper. Den går ut på at løypene skal åpnes og stenges ut ifra faste datoer bygget på dyrenes trekk etter årevis GPS-merking. Det er imidlertid snakk om ville dyr som beveger seg etter vær og vind, og løyper vil derfor ikke åpnes før det er klarert at det ikke er spor etter dyr, observert dyr eller dyr med GPS-sender i området. Ved observasjon av dyr i åpnet løype vil disse stenges, med tiltakene varsling av stengning, skilting, ødelegging av løyper, og stengning i minimum tre dager (Bykle kommune, adaptiv løypeforvaltning).

Drammen

I kommunen er det 26 mil med skiløyper, hvor kommunen er organisator og drifter. Ny sammenslåing av Svelvik, Nedre Eiker og Drammen til en kommune 1. januar 2020. Da kommunene ble slått sammen, ble naturligvis også organiseringen av løypene samlet. Det ble intervjuet over Teams med en representant fra gamle Drammen og en fra gamle Svelvik, som i dag er kollegaer.

"Skiløypene er bundet av den kulturen og historikken som er på stedet. Det er ikke bare å tre en modell fra en plass til en annen, selv om det er samme lovverk og planleggingsverktøy. Ulike forskjeller i organisering har en sett ved sammenslåing av de tre kommunene."

Det er variasjon på avtalene, være seg muntlig/skriftlig, avtalelengde, ryddetrase og kompensasjon. De fleste får ikke betalt kompensasjon, men tillatelse på nåde hvor løypene ikke skal stå til hinder for hogst. I de tilfellene det blir betalt kompensasjon, blir det betalt skogtakst-tap. Det blir ikke betalt for isbrann. Det er imidlertid ikke mye løyper som går på innmark. Det har vært en grunneier med høstkorn som har belyst problemet og bedt om å kjøre smalest mulig. I noen tilfeller har kommunen vært med på å betale for skogsvei for tillatelse til skipreparering, vinn-vinn. *"Grunneiere synes stort sett det er greit med løyper, men vil forbeholde seg retten til å si nei."*

På spørsmål angående en standardisering av avtalene: *"Hvis ting går bra er det bedre å la det ligge enn å provosere frem en ny kontrakt, med lengre tidsbinding eller bredere trase osv."*

Kommunen har 6 løypemaskiner og 6 faste ansatte som kjører løyper på vinteren. De har et budsjett på 2-3 millioner inkludert lønning av kjørere. En dårlig vinter er også dyr, grunnet at de faste kostnadene er dyre i utgangspunktet. Altså gir gode vintre bedre utbytte, selv om det kommer tillegg for drivstoff, reparasjon av maskiner og eventuell overtid. Kommunen eier 40 000 mål skog og utmark og kan planlegge dryppsoner hogst i sammenheng med annen hogst. Ved salg av skog er kommunen aktuell kjøper for å sikre friluftsarealer.

Kommunen har som et tiltak for å hindre konflikt mellom skiløpere og fotgjenger/syklister etablert en "labbeløype", som vil si en tråkket løype som er forbeholdt fotgjengere/syklister. *"Store krefter i en større by som Drammen for å kreve løyper, enn i grisgrendte strøk."*

På spørsmål angående parkering etter frilufsloven § 14: *"Klar over problemstillingen rundt lovverket rundt frilufs parkering, og at dommen fra Nordkapp vil kunne legge nye føringer fremover."*

Gjøvik

Det er 37 mil med skiløyper i kommunen, hvorav turskiløypenettet utgjør 33 mil. Idrettslagene har i tillegg 4 mil med konkurranseskiløyper og lysløyper. Intervju med skogbrukssjef, med 24 år innen feltet i kommunen.

Kommunen har det overordnede ansvaret for hele turskiløypenettet og har sporadisk grunneierkontakt med om lag 500 grunneiere. Avtalene bygger i hovedsak på muntlige avtaler og sedvane. Det betales ikke arealleie eller kompensasjon for noen av løypene, unntaket er en av løypene som også er lysløype. De løypene som er skriftlige er på 10 år for å fylle kravet til søknad om spillemidler.

Kommunen preparerer 25 mil av turskiløypenettet selv. 8 følges opp/prepareres av flere idrettslag og en nabokommune. Idrettslagenes preparering i turskiløypenettet godtgjøres mot betaling fra Gjøvik kommune. Nabokommunen preparerer noen løyper i turområdet som naturlig sogner til denne kommunen, og da uten betaling fra Gjøvik. Skiforeningen står for merking og skilting av alle løypene i kommunen.

Skal det drives hogst, blir det ikke kjørt løyper/satt spor der den sesongen/i hogstperioden. Grunneiere er stort sett positive til skiløyper, det har vært tilfeller med utfordringer, men i de fleste tilfellene hvor kommunen har vært nødt til å komme til avtale, har de kommet frem til minnelig avtale. Utenom et tilfelle hvor det ble brukt inngrepsløyve etter frilufsloven § 35 med utgangspunkt i forarbeidene til loven, som er omtalt i punkt 4.4 i juridiske rammer.

"Per i dag er det 3 private parkeringsplasser langs skiløypenettet der grunneier/forening tar avgift. Tillatelse for slik avgift er ikke gitt i henhold til frilufsloven § 14."

Hamar

Innlandskommune med stabile vintre og et innbyggertall på 32000, skiløyper som tjener nabokommuner og utgjør større løypenettverk sammen med dem. Intervju med rådgiver innen idrett og friluft, ansatt i 4 år i stillingen.

Kommunen er inne i Hedmarken Turistløyper, eget løypeselskap som holder til i Vangsåsen og Hedmarksvidda sør og har ansatt egen løypekjører. Løypeselskapet har drift av nesten 200 km løyper innafor Gåsbu og nordvestover. Omlag 10-20 prosent av kommunal stilling (idrettskonsulent) går med til jobb knyttet til dette selskapet. I løypeselskapet er Hamar kommune med 550 000 kr som største bidragsyter, Stange kommune inne med 50 000 kr, Hamar og Hedmark turistforening gir 100 000 kr og 500 000 fra Vang allmenning. Pluss

Vipps-gaver, rundt 20 000 i måneden. Mye hytter, men ingen faste bidrag fra hytteeiere, mange som har det i serviceavgift.

Kommunen er aktiv i grunneierkontakt og sitter på alle grunneieravtalene i de to lysløypene som er i tilknytningen til byen, men også grunneieravtaler som går utenom lysløyper som kompenseres med et årlig beløp, som har blitt gjort siden 90-tallet. (10 -12 grunneiere). Kompensasjonen varierer fra noen hundrelapper, og konsumprisindeksjusteres hvert femte år. Kommunen betaler ut ca. 30 000 kr årlig i tilknytning til jordbruksareal. Et tilfelle hvor et stort jorde blir brukt som barmarkstrening på høsten av skiklubben, kompensert for å holde kornstubber. Særavtaler, ikke fast pris overalt. Kommunen må ha skriftlige avtaler, idrettslag muntlige. I fjellet Vang Allmenning største grunneier, Løten og Ringsaker Almenning også store grunneiere, private grunneiere nede i bygda. Det er i utgangspunktet 30 års avtaler, med ti og ti år hvis den ikke blir sagt opp. 30 år for ordinært anlegg som lysløype kreves for å få spillemidler. Det er ikke benyttet ekspropriasjon eller inngrepsløyve. *"Får vi et nei må vi legge om løypa."* Eksempelvis forpaktning hvor det plutselig et år er inngjerdede husdyr der løypa har pleid å gå. *"Lettere å få til skiløyper enn turløyper."*

"Kommunen er fremme i skoa ved tilrettelegge nye løyper, ser behov rundt skolerbarnehager, er kommunen flinke til å gi inngang gjennom reguleringsplaner." Kommunen er fleksibel med oppkjøring knyttet til det enkelte år og styrer pengene etter behovet. Eksempelvis har det blitt flyttet snø til bygatene og arrangert renn i forbindelse med idrettsgalla og kjørt opp løyper på Mjøsisen når forholdene har ligget til rette for dette. Under koronaepidemien ble nærmiljøløyper prioritert. *"Folkehelse som flagges."*

Avgiftsbelagt bom i Vang Almenning i tilknytning til parkeringsplass med 1000 plasser med en pris på 80 kr enkeltpassering og 1650 for årsabonnement for to biler i en husstand. Dette gir et fast tilskudd tilbake til turistløypene på 500 000kr fra Vang Allmenning fra denne bommen/parkeringen. Her kan det stå 800-1000 biler i løpet av en lørdag og søndag.

Hol

Norges tredje største hyttekommune med 5832 hytter og 550 km preparerte langrennsløyper. Intervju med utmarksrådgiver.

Ingen rekreasjonsløyper for snøscootere, men kommunen har tidligere gjennom forskrift åpnet for forsøk med rekreasjonsløyper. Kommunen har ikke vært pådriver for etablering, men stilt seg positive til privat initiativ.

Kommunen har tatt ansvar for grunneierkontakt og avtaleinngåelse i kommunen. Rundt 260 grunneieravtaler, men grunnet sameier og eiendommer med flere grunneiere er totalt berørte bortimot 700 grunneiere. *"Det blir betalt kompensasjon for skiløypene, som en fordeling av goder, slik at de som stiller med løyper grunnet utbyggingen også skal sitte igjen med noe."* Kompensasjonen ligger i siste avtaler på 2,5 kr per meter skiløype og 3 kr meteren over dyrka mark årlig. Arealer avsatt i reguleringsplan tilknyttet utbygging blir ikke kompensert.

"Kommunen har rimelig aktivt benyttet seg av frivillige privatrettslige utbyggingsavtaler med grunneier eller planfremmer." Avtalene er todelte, hvor første del av avtalen går ut på å pålegge at 1% av omsetningsverdi skal innbetales til et infrastrukturfond for tilretteleggingsformål i deres område. Andre del av avtalen går ut på at det skal tinglyses en heftelse på hver solgte fritidseiendom, hvor kjøper forplikter seg til å betale årlig bidrag til lokalt sti- og løypeområdet. Bidraget var på 1000 kr når de ble inngått i 2014-15 med mulighet for prisindeksregulering og går til løypelagene. Disse frivillige privatrettslige avtalene kommer i tillegg til bestemmelsene etter plan- og bygningsloven. Kommunen har også opprettet egne infrastrukturfond/sti og løypefond som er satt av fra kommunale midler, som løypelag kan søke om for tiltak.

"Absolutt de aller fleste er positive til skiløyper over egen grunn, selvfølgelig noen enkeltpersoner som har ulike meninger både generelt om tilrettelegging og skiløyper. Noen som er veldig tydelig på at de ikke ønsker det, eller at de ønsker å markere standpunkt i andre saker. Enkelt å bruke overfor kommunen i andre saker. Men dette er unntakene."

Grunnene for å nekte har eksempelvis vært som standpunkt mot økende utbygging, for mye tilrettelegging og ferdsel. Som svar på andre reguleringer som er gjort på eiendommen deres, eller dispensasjoner som ikke er gitt. Grunneiere som er skeptiske overfor nytt forslag til hundelov, som åpner for unntak ovenfor båndtvangsreglene. Kommunen ligger imidlertid i dag på en restriktiv båndtvang med innskrenkende forskrifter utover de nasjonale rammene. Grunneieravtalene er i utgangspunktet på ti år, men for å imøtekomme grunneiere som ikke ønsker å binde seg så lenge, er det inngått enkelte avtaler på fem år.

Vil ikke grunneierne ha løyper over egen eiendom, legges løypene ned eller det ses på muligheter for å legge løypene rundt, eventuelt flyttes til andre områder. Ekspropriasjon har vært oppe som tema, men kommunestyret har vært tydelige på at dette ikke er en vei de ønsker å gå for å gjennomføre skiløyper – det skal løses med avtaler inngått i minnelighet.

Eiendomsstrukturen er utfordrende sti- og løype messig, mange smale eiendommer på tvers av dalene og smale renner i dalsidene. Mens på snaufjellet større eiendommer og sameier.

Det betales et årlig driftstilskudd til alle kommunens sti- og løypelag etter en fastsatt fordelingsnøkkel på 5 millioner. I tillegg blir det betalt ca. 1,1 millioner kr. i kompensasjon til grunneiere. Ut over de faste tilskuddene gis det tilskudd fra løypefond hvor løypelag kan søke om prosjekter og tilretteleggingstiltak. I fjor ble det betalt en større sum til sti- og løypelagene for å styrke deres egenkapital, i en engangsinnbetaling på 3,9 millioner kr. Og det ble satt inn et tilskudd på løypefondet på 880000 kr. Tilskuddet varierer fra år til år og utgjorde i fjor 10,9 millioner kr. fra kommunen, i tillegg kommer de administrative kostnadene.

Det er fastsatt i plan- og i driftsavtaler med lokale sti- og løypelag at kommunen stanser løypekjøring dersom en får vite om rein som går i eller nærmer seg løypenettet. Dette har fungert fint de siste årene. *"Vi har en del skiløyper i villreinområder, så forventer en diskusjon rundt trasevalg og evt. fjerning/flytting av løyper fremover de neste årene."*

Målselv

Stor utmarkskommune med 62 km langrennsløyper og 83 km rekreasjonsløyper for snøscooter. Intervju med plansjef, ansatt 4,5 år i stillingen.

Snøscooterløyper

"Kommunen i forsetet for planlegging og organisering av rekreasjonsløyper." Foreløpige rekreasjonsløyper ligger stort sett bare på Statskogs grunn. I forbindelse med utvidelse av løypene er det ungdomslag som står for grunneieravtaler. Kommunen står for salg av kort med følgende satser og gebyr: dagskort 150 + 15 kr, tredagerskort 300 + 21 kr, syvdagerskort 400 + 25 kr, sesongkort 500 + 29 kr. Det er ikke noen begrensinger i antall løyper. Inntektene går til drift utført av to frivillige organisasjoner, samt brøyting av parkeringsplasser ved løypestart.

Skiløyper

"Kommunen er ikke aktiv i økonomisk drift, utenom å bidra til at det kan søkes om spillemidler."

Løypelag som har dialog i forbindelse med skiløypene. Kommunen har i et tilfelle vært inne og regulert skiløype i reguleringsplan i forbindelse med Målselv Fjellandsby som avbøtende

tiltak for å kanalisere løypene bort fra reindrift. *"Reinsdyrene er vant til å bli gjetet og foret med snøscootere, noe som kan føre til at de følger etter snøscootere i håp om mat."*

"Det er åpnet for at det ikke trengs søkes om dispensasjon for løyve til å preparere skiløyper når det er idrettslag, velforening e.l., som gjør det til allmennbenyttelse og med avklaring fra grunneier."

Nittedal

Det er 176 km med skiløyper som driftes av idrettslag og skiforeningen. Intervju med miljørådgiver som har vært ansatt i 23 år.

"Kommunen er ikke aktiv pådragsyter eller drifter av skiløypene utover å henge seg på de forslag som er reist av idrettslag og skiforeninger, og støttet opp under dem med økonomisk bidrag." Dette har blitt gjort ved å sikre løyper for idrettslagene i reguleringsplan og gjennom økonomisk støtte knyttet til drift. Det ble i 2022 utbetalt 156 000 kr til Skiforeningen som driftstilskudd. Nittedal Idrettsklubb og Gjelleråsen Idrettsforening har fått regulert områder for skiaktivitet.

Det er skiforeningen og løypelag som står for grunneierkontakt. Kommunen bistod med forhandling i ett tilfelle hvor skiforeningen ikke kom til minnelighet med ønske om bredere løype og grunneier ønsket kompensasjon. *"Med tanke på presedens ved å betale kompensasjon, ble det valgt å fortsette å kjøre denne løypen med samme avtalen og bredden som tidligere."*

Nord-Aurdal

Norges syvende største hyttekommune med 500 km skiløyper. Intervju med saksbehandler for motorferdsel i 25 år.

Når det gjelder rekreasjonsløyper for snøscooter, ble det tatt opp i forbindelse med høring med forsøksprosjekt og avvist av kommunestyret og har siden ikke vært noe initiativ.

Alle skiløypene blir kjørt opp av private løypelag, hvor kommunens rolle er å yte tilskudd til oppkjøring/drift. Kommunen støtter løypelagene med 350 000 kr årlig per. 2020 bevilgning. Med tanke på formaliteter til godkjenning er det ingen sti- og løypeplan som legger noen føringer for måten løypene blir lagt og organisert på. Kommunen er involvert når det søkes om dispensasjon for inngrep og vedlikehold av skiløypene som krever gravemaskin til fjerning av stein og stubber etter plan- og bygningsloven og dispensasjon for motorferdsel i

utmark på barmark i sammenheng dette arbeidet. Når det gjelder motorferdsel for vinterpreparering, er ikke kommunen involvert, fordi kommunen ikke har sti- og løypeplan, og det kjøres løyper direkte etter Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 3 første ledd bokstav e.

"Det enkle svaret at det ikke er valgt å styring over vinterpreparering, grunnet at det ikke har vært noe særlig konflikt knyttet til skiløypetraser. Ikke sett behovet for å lage lokale regler rundt problemstillinger som ikke er aktuelle og problematikken rundt å følge de opp. Er det konflikt på en liten strekning, er det ikke nødvendigvis nødvendig å utarbeide sti- og løypeplan for alle de 500 km med skiløyper. Det ville vært aktuelt å utarbeide sti- og løypeplan viss det skulle blitt utarbeidet nye løyper, som ville være konfliktfylte med hensyn til natur- og friluftsjnteresser." Det er ikke villrein i kommunen, men tamrein i begrensede beiteperioder og under forflytning.

"Kommunen har sikret eventuell fremtidig sti- og løypeplan gjennom lokal forskrift fra 2000, hvor hjemla kjøring som skipreparering er, skal foregå etter den til enhver tid gjeldene løypeplan i kommunen. Videre skal det ikke prepareres skiløyper etter 1. mai, noe som ikke er et hinder uansett da løypelagene normalt har avsluttet prepareringen når påska er slutt."

Det har vært fire tilfeller hvor grunneiere har motsatt seg løyper. Eksempelvis var det i det ene tilfellet avtale om vedlikehold sommerstid med tillatelse til å hugge trær så lenge de ble kvistet og satt i reis. Rydda trær ble derimot bare dratt opp med gravemaskin uten å bli kvistet og satt i reis etterpå. Konflikten løste seg ved å legge om løypa . En aktuell avklaring med grunneier som har sagt nei til skiløype, hvor det utarbeides reguleringsplan i forbindelse med hytteutbygging, hvor det vil kunne være aktuelt med ekspropriasjon etter plan og bygningsloven dersom det ikke oppnås minnelig avtale.

Kommunen har brukt en del tid og undersøkt muligheten og grunnlaget for virkemidlet inngrepsløyve etter friluftsløven § 35. Anbefalingen etter juridisk ekspertise på fagfeltet var å holde seg unna å bruke inngrepsløyve for maskinpreparering med manglende hjemmel.

Når det gjelder utbyggingsavtaler har kommunen kun inngått dette der det gjelder utbygging av infrastruktur som kommunen skal overta, det vil si vann og avløp. *"Det er ikke aktuelt med en tvangssituasjon fra kommunens side for å vedta en plan politisk med tanke på å pålegge noen sikring av opparbeidelse av skiløyper."* Det har vært stilt rekkefølgekrav til kulvert, hvor det blir et spørsmål om spleiselag mellom aktører eventuelt kommune for å sikre et slik

fellestiltak. Kommunen bidrar typisk med det praktisk planleggingsmessig, ikke med kroner og ører.

Kommunen har ikke vært involvert i privatrettslige avtaler med tinglysning av løypeavgift, men det er praksis med dette i kommunen.

Det er ikke parkeringsplasser eller bommer i kommunal regi. Den viktigste utfartsparkering for lokalbefolkningen er Valdres Skisenter Skrautvål er gratis, men med anbefaling om bidrag gjennom Vipps-ordning.

Det er allbruksløyper i kommunen som har blitt opprettet for hundekjøring, men åpne for alle. Kommunen har et ivrig trekkhundmiljø, søkt og fått godkjenninger for løyper gjennom flere kommuner. Nettside hundesporet.no viser løyper som er opprettet for hundekjøring. Siden er tilsvarende som skisporet.no, bare at den er for hund.

Nore og Uvdal

Norges tiende største hyttekommune med over 500 km godkjente skiløyper. Intervju med utmarksforvalter ansatt i stillingen 7 måneder.

Skiløyper

Kommunens rolle er å behandle forslag for nye løyper og dispensasjon for oppkjøring i kommunestyre og/eller motorferdselutvalget, økonomisk bidrag og sikre midler gjennom utbyggingsavtaler.

Nore og Uvdal har siden 2012 benyttet seg av utbyggingsavtale til infrastrukturfond i 9 ulike løypeområder. Fem prosent av salgssum på tomt/leilighet/festetomt og salg av utleiehytter går til infrastrukturfondet. Løypeavtalene er eldre muntlige avtaler som bare går med unntak av lysløypene.

"Kommunens økonomiske bidrag var i fjor på ca. 1.1 millioner fordelt i de ni ulike løypeområdene ut ifra fordelingsnøkkel ut ifra antall hytter, antall kilometer løyper og ett fastsatt beløp. Løypelag synes kommunal pott er liten og belager seg på frivillighet."

For å illustrere sitatet over, ble det tatt en prat med Dagalifjellet Løypelag og hvordan de ordner resten av finansieringen. Løypelaget har 160 km med løyper med et totalt budsjett på 1,7 millioner kr, hvor 200 000 kr kommer fra kommunen. Hovedsakelig er det to store finansieringskilder i tillegg til det som kommer fra kommunen. Hvor Dagalifjellets Vel er største bidragsyter, som er en frivillig velforening for hytteeiere i området, som har ca. 800

medlemmer, med en medlemskontingent på 1250,- og 300,- for de som gir støtte til Miljøringen (for å ikke betale dobbel avgift for preparering av skiløypene). Dagalifjellets Vel er en paraplyorganisasjon til de lokale hyttevelforeningene, hvor noen er individuelle medlemmer, mens andre er kollektive medlemmer gjennom sin hytteforening. Den andre finansieringskilden er Miljøringen, som er en sammenslutning av lokale grunneier, som betaler 10 % av salgspris av nye tomter til infrastrukturfond og tinglyser heftelse på årlig løypeavgift. Løypeavgiften er i skrivende stund på 1700 kr med en total inntjening på ca. 500 000 kr forrige sesong. Ordningen er stigende med antall nye hytter. Vippsordning for de som ikke betaler gjennom hyttebruk, med skilt med oppfordring ved kart.

Snøtscooterløype

Har vært forsøkt å få til snøtscooterløype med utredninger av areal fra kommunen, men grunneiere er imot. Begrenset med arealer knyttet til dalførene grunnet hensynet til villreinen, krevende arealer og hyttene med tilhørende friluftareal. Eiendomsstrukturen i dalførene er med eiendomsteiger på tvers fra dalbunn og opp, som innebærer at et grunneier-nei setter stopper for løype.

Oppdal

Stor hyttekommune og turistkommune med stabile vintre. Intervju med ansatt i etat for plan og forvaltning, ansatt i 4,5 år.

Ingen rekreasjonsløyper for snøtscooter, men det har vært oppe tre traseer til behandling som ble avsluttet i 2018 grunnet manglende /motstridende grunneierinteresser. Over halve kommunens areal er også vernet og legger begrensinger for areal for bruk av motorferdsel.

"Kommunestyret presiserte at dersom det kommer private forslag, der alle grunneiere er positive og omforent om trasé, står de fritt til å utrede muligheten videre." (Oppdal kommune, 2018)

Kommunen er inne som grunneierkontakt i nesten hele "stamløypenettet" på 120 km som er et hovedsatsningsområde hvor det er om lag 200 grunneiere som det er inngått avtale med.

Oppdal Bygdeallmenning er største grunneier med det meste av eiendommen over tregrensa. I nærområdene utenfor sentrum er det idrettslag som har stått for det. Stamløypenettet styres gjennom stamløypekomiteen, som er et samarbeid mellom kommune, entreprenører, hytteforeninger, idrettslag, skisporets venner og lokalt næringsliv. Kommunen er inne med om lag halvparten av driftsmidlene og næringslivet med resten. Budsjettet er på om lag 2

millioner, og midlene kanaliseres ut fra Fellesgoder Oppdal AS, som er underlagt den lokale næringsforeningen i kommunen og skal finansiere alle fellesgoder i reiselivssammenheng, hvor skiløypearbeidet er et av disse delprosjektene som finansieres gjennom ordningen. Om lag 130 medlemsbedrifter er inne og bidrar. *"Det er utarbeidet en fordelingsmodell som fastsetter andelen mellom disse bidragsyterne samt bidrag for hver enkelt bedrift som deltar i ordningen. Modellen bygger på nytteverdi for hver enkelt bransje og bedrift."* (Oppdal næringsforening, Finansiering av fellesgoder) Til løypedrift har Fellesgoder Oppdal AS leid inn Snøhetta, som eier fire løypemaskiner og drifter løypenettet formelt.

"I grunneierkontakten er grunneiere aller flest positive, flere passive, få som er imot som går innmed aktiv nektelse. Tar man tiden til hjelp og prater med folk går det seg til." Etter grunneiermøte i 2020 ble det etter ønske fra grunneiere inngått en del avtaler med kort avtalebinding, med løpende avtaler hvert år med et års oppsigelsestid.

Friluftsløven § 35 er ikke anvendt, men vært forsøkt ekspropriert i Gjevilvassløypa som er omtalt innledningsvis i teoridel. I forbindelse med oppstartsmøter for hytteutbygging blir skiløyper tatt opp, og løyper regulert inn i hyttefelt, fortrinnsvis der det går skiløype fra før og er ønsket fra alle parter.

Det betales ikke arealleie for utmark eller innmarksbeite, men for dyrka innmark. For dyrka mark betales avlingstap på 270 kr per dekar og 330 kr per dekar i arealleie. Kommunen går over å rydde søppel etter endt sesong/eller grunneier kan gjøre det selv for 545 kr. Det er særs uheldig med en mulig oppkuttet brusboks i en høyball. Ordning på vei i forhold til spleising på brøyting. I forhold til at løypetraseen blir hard pakket. Betaler for åpning og lukking av grunder. Grunder åpnes 1. november og lukkes etter 20. april eller andre påskedag dersom denne kommer senere. 500 kr kompensasjon per le per sesong for å gjøre det selv. I 2020 utgjorde utgifter til leie av grunn 77000 kr (Oppdal næringsforening, 2020).

De fleste parkeringsplassene er avgiftsbelagt, men ingen av disse går direkte til skiløypene. Mange av p-plassene driftes og stilles til disposisjon av private grunneiere som henter inntekt selv. Fåfall driftes av enten kommune, idrettslag eller veglag. To veglag henter inntekt gjennom bompasering, og disse bidrar inn til finansiering av skiløypene med faste, årlige beløp. Eneste parkeringsplass som ikke er avgiftsbelagt, er kommunens.

Oslo

Hjemkommunen for om lag 8 % av landets befolkning, med ca. 700 000 innbyggere. En undersøkelse fra 2021 over Oslos befolkning viser *"at mellom åtte og ni av ti (85 prosent) bruker Marka én gang i året eller oftere. Mellom syv og åtte av ti (73 prosent) bruker Marka seks ganger i året eller mer. Fire av ti bruker Marka én gang i uka eller oftere. Kun 6 prosent bruker Marka sjeldnere enn én gang i året, mens 8 prosent av Oslos innbyggere svarer at de aldri bruker Marka. Markabrukerne benytter Marka om lag like mye uavhengig av årstidene."* (Kantar, s. 9. 2021) Intervju med seksjonssjef i Nordmarka, som har jobbet med fagfeltet i kommunen siden 2010.

Oslo kommune 23 preppemaskiner for prepping av ca. 35 mil med høystandard løyper i marka, byens parker, de mindre alpinbakkene og ikke minst Holmenkollen Nasjonalanlegg. I tillegg kommer skuterpreparerte løyper.

"Kommunen er aktiv tilrettelegger for høy standard på løypene uten at det skal være noe sosialt eller økonomisk hindring for bruken. Som innebærer at det ikke skal være noe krav eller behov for medlemskontingenter for å ivareta tilbudet."

Kommunen har strategisk kjøpt opp skogareal rundt byen for å sikre tilretteleggelse for friluftsliv for innbyggerne. Kommunen er i dag grunneier for 167000 mål skogareal rundt byen, og løypene er i hovedsak lagt på disse arealene, noe som innebærer at problematikken rundt grunneiertillatelse for tillatelse for motorferdsel er begrenset. De har også mulighet til å planlegge hogst utenom skisesong. *"Det er imidlertid private arealer innimellom som kommunen har grunneierkontakt med. Her betales det ikke kompensasjon eller leie, men opparbeidelse av vei som grunneier kan bruke for drift vil kunne utgjøre en økonomisk gevinst for grunneier i seg selv. Disse løypene er ikke tidsbegrensede grunnet veiens drift og eksistens."* Et eksempel på at kommunen la løype på egen eiendom rundt grunneier som krevde kompensasjon.

"Kommunen drifter og tilrettelegger skiløyper alene, noe som er resultat at brukergruppen i all hovedsak er innbyggerne. Det er derfor ikke næringsinteresser som direkte tjener penger på tilbudet slik som i hyttekommunene."

"Oslo kommunes areal og tilrettelegginger for friluftsliv skal helst forenes i et optimalt «kompromiss» med biologisk mangfold, klimatilpassinger med hensyn til karbonlagring, tørkesterke skoger og flomhindring ved ekstremnedbør, og skogsdrift for å gi samfunnet

fornybare byggematerialer. Skiløyper er antagelig den viktigste tilretteleggingen vi gjør i marka, siden vinterstid er annen ferdsel vanskelig uten ski. Og skiløyper med høy kvalitet selv med svært varierende snøforhold betyr mye for veldig mange."

"Oslo kommune tar ikke betalt for parkering på utfartsparkeringer i marka."

Ringsaker

Innlandets mest folkerike kommune med over 35000 innbyggere, består av 17 tettsteder, inkludert to byer, Brumunddal og Moelv. Den er Norges største hyttekommune med 7286 hytter. Kommunen har normalt stabilt innlandsklima med snøsikre vintre, noe som har resultert i over 80 mil med langrennsløyper. Intervju med samfunnsplanlegger ansatt i 10 år.

Kommunen er ikke aktiv i planleggingen av skiløyper utover å samarbeide med grunneiere i forbindelse med kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner i fjellet for å sikre forbindelseslinjer med løyper fra hyttefeltene og ut i terrenget. Løypene driftes av ca. 20 idrettslag og hyttevelforeninger, samt Sjusjøen og Omegn skiforening i fjellet. Idrettslagene og hyttevelforeningene drifter løypene gjennom dugnad, frivillighet og støtte. Sjusjøen og Omegn skiforening hyrer inn betalte løypebaser, og er driftet av spleiselag fra næringsliv, grunneiere, velforeninger og frivillig medlemskap. Kommunen støtter idrettslagene og Furnes skiløperforening med 520 000 kr, velforeningene i fjellet med 540 000 og 800 000 til administrasjonen på Sjusjøen årlig. Totalt bidrar kommunen med om lag 1.5 millioner kr. for skiløypene.

Kommunen har ikke vært inne i bildet for avgiftsparkering, men for bom med betaling er det sak for kommunestyret. Eksempelvis er det bom ved Vollkoia i Furnes Allmenning, med enkelbillett på 60 kr.

"Det har ikke vært grunnlag for å pålegge utbygger utbyggingsavtale for skiløypetiltak, da utbygger også er avhengig av å tilrettelegge for attraktive områder med skiløyper."

Sigdal

Norges femte største hyttekommune, med 350 km skiløyper. Datagrunnlaget bestående av samtaler med tre ansatte i kommunen samt kommunale dokumenter.

Skiløyper

I hovedsak er det Eggedal Turlag som har hatt grunneierkontakt, men kommunen har vært noe involvert i hovedløypenettet. Avtalene til turlaget er stort sett muntlige, utenom i

hovedløpenettet. Eggedal Turlag er den største løypeaktøren og har ansvar for hovednettet i fjellet. Tidligere har turlaget blant annet fått tilskudd fra kommunens turist- og friluftsfond. De to siste årene har disse kommet på budsjett, og var på 650 000 årlig til Eggedal Turlag. Det er varierende med snø nede i bygda og dalførene hvor idrettslagene holder til, noe av løypekjøringa får tilskudd fra fondet, ellers dugnad og frivillig arbeid.

Det har vært noe praksis med frivillig utbyggingsavtaler mellom kommune og grunneier. Eksempelvis hvor 5% av tomteverdien ved salg skal gå til infrastrukturfond, samt tinglyst heftelse med 1000 kr årlig til drift av skiløypene, med indeksjustering hvert r. (Planid 2019005)

Utfordringer med å få til kulverter når alle hyttene har vei helt frem til døra. Ønskelig at hovedløpenettet skal slippe å krysse masse vei. Kulverter er dyrt, og det er utfordringer med å kunne pålegge utbygger kostnaden isolert opp mot egen utbygging – da den vil tjene tidligere utbygging og området som helhet. En utbygger med 25 kommende hytter som ble pålagt planovergang i et område med 900 etablerte hytter klagde til statsforvalter og vant frem grunnet manglende begrunnelse for at akkurat denne utbyggingen førte til behovet. (Saksnr. 2021/37904)

Kommunen jobber med det juridiske rundt å få til utbyggingsavtaler med infrastrukturfond som skal oppfylle fellestiltak og infrastruktur. Det må utarbeides en områdemodell for fjellregionen eller mindre reguleringsområder hvor fellestiltakene må være vedtatt i arealdelen til kommuneplanen eller reguleringsplan, og kostnaden til fellestiltakene og infrastrukturen kartlagt. Og ut ifra en påregnelig utbygging i området, kan man regne seg frem til hvor mye den enkelte utbygde enhet må bidra til fellesskapet for å finansiere fellestiltakene. Midlene fra et slikt infrastrukturfond kan ikke brukes på drift av løypene, da dette ikke er en direkte følge som utløses direkte av utbyggingen. Det trengs imidlertid mye utredninger og begrunnelse for at en områdemodell skal kunne oppfylle kravene og gjør dette til en omfattende prosess. Nabokommune Krødsherad har fått til dette, og har også hatt hell med at grunneier tinglyser årlig løypebidrag på solgte hytter. (Sigdal kommune, 2017, Arkivsaknr.:16/3029)

Snøscooterløype

Intervju med styreleder i Sigdal Snøscooterklubb.

Det var et voldsomt engasjement i forbindelse med lovendringen i 2015. Snøscooterklubben arrangerte allmannamøte for hele kommunen for å få til en dialog rundt hvordan man kunne få

til et tilbud med snøscooterløype i bygda. Kommunen var ikke aktiv utover å bidra med sin kompetanse rundt lovverket, - all formidling, grunneierkontakt og eventuelle utredningskostnader var det snøscooterklubben som sto for. Snøscooterklubben tok medlemskontingent og arrangerte bakkeløp og show i alpinbakke med inntekter til blant annet utredning.

Grunnen til at løypene ikke ble noe av og engasjementet har dabbet av er at det ikke lyktes å få til sammenhengende trase med grunneiertillatelser. Utfordringen med eiendomsstrukturen i kommunen er alle hyttene skal bli tatt hensyn til forhold til støy og syn. Samt at Trillemarka Naturreservat som ble opprettet i 2002 legger bånd på store deler av kommunens areal som potensielt kunne vært egnet med tanke på eiendomsstruktur og skjerming. Summen av disse faktorene gjør at det var begrenset hvor løypa kunne anlegges. Flere grunneiere var positive, og det kunne gjerne hugges trase' også.

Det er mange mindre teiger i kommunen som innebærer mange grunneiertillatelser og lange teiger fra dalbunn til snaufjell hvor løypene ikke kan legges rundt. Eksempel på en grunneier som ikke ville være med grunnet at vedkommende hadde fått høre om at det ble pratet rundt om at det kunne være mulig å anlegge løype over vedkommendes eiendom uten å ha blitt varslet. Her var det i en så tidlig fase hvor det ble kartlagt generelt hvor det fysisk var mulig med løype rundt om i bygda. Og illustrerer utfordringene rundt grunneierkontakt.

Suldal

Rogalands største kommune med mye utmarksarealer, men begrenset mengde snø grunnet det kystnære klimaet. Intervju med plan- og miljørådgiver, ansatt to år i stillingen.

Kommunen har fire områder hvor det kjøres opp skiløyper. En av de er satsningsområdet som kommunen legger løypekjøringen ut på anbud for fire år om gangen for 700 000 kr. En hytteutbygger i området har pålagt tomte- og hyttekjøpere å betale årlig løypeavgift på 1000 kr. Løypekjører er avhengig av frivillig donasjoner gjennom vipps i tillegg, for at det skal gå rundt med to preppemaskiner. *"I dette hovedsatsningsområdet ble det nektet fortsettelse av skiløype av grunneier, noe som endte med at et areal på 1,8 km² ble innløst gjennom minnelig avtale med grunneier."* Utenom satsningsområdet gis det ikke tilskudd fra kommunen. Eksempelvis er det skiinteresserte grunneiere som kjører opp løyper på eget initiativ.

Det blir ikke betalt leie, et tilfelle med mer eller mindre symbolsk leie fra idrettslag i lysløype.
"Når løypene i tilknytning idrettslag ble opprettet var det ett idrettslag som hadde grunneierkontakt, bevist for det det er lettere for et idrettslag enn kommunen å forhandle."

I området Reinsheia – Sandsa – Skipadalane skal det tas hensyn til villreinen, og ikke prepareres når villreinen er i nærheten av løypene.

"Kommunen har ikke hatt oppe rekreasjonsløypekjøring i kommunestyret, men det er generelt en restriktiv praksis med løyper tilknyttet nyttekjøring med snøscooter. Heller ingen grunneiere som har fremmet ønske."

Surnadal

Om lag 25 km langrennsløyper brukt av lokalbefolkning og hyttefolk, liten grad av turisme. Intervju med miljørådgiver i 27 år.

Løypene er organisert av løypelag, hvor kommunen ikke er aktiv i grunneierkontakt. Kommunen er imidlertid med å finansiere drift i form av drivstoff og andre utgifter direkte knyttet til driften på 155000,- kr årlig, pluss at det har blitt gitt tilskudd til innkjøp av preppemaskin. Liten grad av hytteutbygging og ikke blitt benyttet utbyggingsavtale. En løypetrase i Nordmarka er regulert inn i reguleringsplan.

Det har vært forsøkt tidligere til å få til snøscooterløyper, som har stoppet opp med manglende grunneier samtykke. Det arbeides med å få til snøscooterløyper i kommunen i skrivende stund. Dette er i en tidlig startfase, men det er positivitet blant grunneiere og politikere.

"Grunneiertillatelse til etablering av parkering i tilknytning til løypene er en mer omfattende inngripen og prosess enn selvgrunneiertillatelse i forbindelse med selve løypa. Da det må tilrettelegges for biler og hengere for benyttelse."

Trysil

Stor kommune i areal, nest største hyttekommune i landet med 6926 hytter og stor på turisme. I helger er det opp mot tre ganger av innbyggertallet på 6631 og i høysesong opp mot ti ganger. (Rydje, 2021) Dermed på høyde med mange store byer i antall i kommunen. Har hatt rekreasjonsløyper for snøscooter siden det første prøveprosjektet. Intervju med rådgiver natur- og miljøforvaltning, ansatt i fire år i stillingen.

Skiløyper

Det er 500 km skiløyper i kommunen som driftes av idrettslag, løypelag, grunneier/utmarkslag eller hytteforening. De fleste skiløypene i kommunen har vært der i lang tid og er etablert og ordnet med av disse. Kommunen er ikke aktiv i drift eller grunneierkontakt utover å bidra med støtte til idrettslag og løypelag gjennom idrettsfond og tilskuddsordninger. Samt sikre besørgelse av overganger/underganger i utbyggingsavtaler kostnader til omlegging av løype dersom den blir berørt av utbygging.

I og rundt Trysilfjellet er 26 grunneiere organisert seg i Trysilfjellet Utmarkslag som er et samvirkelag, som fordeler gevinst ut fra andel og ikke hvor hyttene legges. Dermed er det ikke en kamp om å få utbygging og område utviklet som en helhet.

Det er ingen utfartsparkeringer regulert etter frilufsloven § 14. eller vilkår om bruk av midler til løypetilrettelegging for snøscooter eller skiløyper vegloven § 56.

Snøscooterløyper

Det er foreløpig en rekreasjonsløype i kommunen, i Ljørdalen, med mulighet for å kjøre over på løypenettverket på svensk side. Men det planlegges og utredes to nye løyper for sammenkobling med nabokommunen Våler og en med påkobling til Ljørdalen. Politikerne bevilger penger til utredning, som blir satt bort på anbud til konsulentfirma. Løypeforslag er det snøscooterklubb som har utviklet. Kommunen har inngått avtale med snøscooter klubb, de som vedlikeholder, drifter og selger led-pass. Mye dugnadsinnsats foreløpig, liten sum godtgjørelse for slodding osv. Kommunen er ikke inne med driftsmiddel, men har brukt penger på utredning. Der er ikke noen begrenset antall løyper, og prisene for årskort inkludert medlemskap ligger på 600 kr. Det er den lokale skuterklubben som har hatt dialogen med grunneier- grunneieravtale. Kommunen har hatt dialog i forhold til utredning og bistått med mal for grunneieravtale, men scooterklubb som er avtalepart overfor grunneier. *"Det blir ikke betalt noe leie for løypene, det ville stoppet seg selv økonomisk da."*

I den allerede etablerte scooterløypen i Ljørdalen er Statskog en stor grunneier, som størsteparten av løypene er fremført på. En grunneieravtale som ble sagt opp grunnet større utbedringstiltak som ble gjort uten avklaring fra grunneier. Oppsigelsestid senest 1.mai før neste sesong, utover det løper avtalene til de sies opp. *"Medfører potensielt mye kostnader viss det skal bli flere som sier opp, med tanke på utredningene som er gjort."*

Vinje

Stor kommune i areal, større enn gamle Vestfold fylke. Norges fjerde største hyttekommune med 5713 hytter. Med ca. 340 km med skiløyper og 140 km med rekreasjonsløyper for snøscooter. Datainnsamlingen bestående av to separate intervjuer med henholdsvis næringsrådgiver/folkehelsekoordinator for skiløypene, ansatt i åtte år i stillingen og rådgiver for motorferdsel – ansatt i 4 år.

Langrenn

Langrennsløypene i kommunen driftes og organiseres av løypelag, grunneierlag og/eller idrettslag, som det er 6 av i kommunen.

I de to store hyttesteddestinasjonene Rauland og Vågsliid er det grunneiere/næringsliv som står for kjøringa, mens det i tre andre løypelagene bygger på frivillighet, et lag frivillighet og næringsliv. Løypelagene/idrettslagene står for grunneieravtaler der disse finnes. Ikke vært brukt ekspropriasjon eller inngrepsløyve, heller ikke vært behov. Kommunen betaler totalt 3.5 millioner i tilskudd til lagene, hvor 2.8 millioner går til Rauland og Vågsliid, og 700 000 til de andre fire løypelagene. Det betales arealleie i forbindelse med to lysløyper.

"Kommunen er tydelig på at det skal legges til rette for løyper, tilkobling til løyper i forbindelse med ny reguleringsprosess gjennom rekkefølgekrav og utbyggingsavtale – men ikke alltid vi får det igjennom."

I Holtardalen er det en tinglyst erklæring på en del tomter med en plikt til å betale det årlige løypebidraget «Gje Låm» (gi spor), som i skrivende stund er på 1000 kr. Infrastrukturfond er brukt på Rauland med 50 kr per. m² solgte hytte.

Skiløypene er kanalisert og strekker seg ikke inn i villreinområdene.

"Mindre kjøring med scooter i skiløyper etter opprettelse av rekreasjonsløyper, det er god trafikkultur og snøscooterfolket tilpasser fart i kryssninger mellom langrenn og snøscooter."

Snøscooter

Kommunen har vært med som forsøkskommune for rekreasjonskjøring for snøscooter siden 2003 blant 7 kommuner, og fortsatt med tilbudet etter lovendringen i 2014. Det er 140 km fordelt på 10 sammenhengende løyper og ca. 150 grunneiere. Løypene er organisert med press fra og i samarbeid med snøscooterklubbene, hvor kommunen har stått for allmannamøter med informasjon, grunneierkontakt, grunneieravtaler og snøscooterklubbene for drift. Det er totalt

50 grunneiere som har tillatt løyper over egen eiendom. Bygger kun på frivillighet, men hver grunneier får et års løyve gratis, en form for kompensasjon. Ny forskrift ute på høring med forslag om å øke til gratis løyver per eiendom. *"Grunneiere som synes det er fantastisk bra med løyper til de som er litt negative. De områdene der grunneier ikke vil ha løype over egen eiendom, legges ikke løypene."* Grunneierkontrakten har en prøvetid på to år, etter det går den løpende inntil noen sier den opp med 3-6 måneders oppsigelsestid.

Gjeldende forskrift åpner for 400 årsløyver, 20 dagsløyver per dag, og opptil 5 turistløyver hvor bedrifter kan guide et følge på opptil 10 om gangen. Årsløyvene ble utsolgt på 7 timer. *"Det har blitt større etterspørsel, grunnet blant annet at flere unge og spesielt kvinner kjøper løyver, typisk unge par med hvert sitt løyve."* Prisene på årskort ligger på 1250 kr og 300 kr for dagskort.

"Den kommunen som er lengst fra sentrum i Telemark og Vestfold fylke, jakt, fiske og scooter kan være aktiviteter som gjør at folk har lyst til å bo i bygda."

Inntektene for løyvesalg går med til kommuneplanlegging knyttet til løypene, drift av løypene utført av scooterklubbene. I tillegg betales det en liten andel til politiet for å drive ekstra kontroll. *"Såpass stort løypenettverk, og bøter på mellom 15000-25000 utenfor, gjør at folk holder deg til løypene."*

6. Diskusjon og konklusjon

For å besvare hovedproblemstillingen vil delproblemstillingene først bli besvart enkeltvis ut ifra den innhentede empirien og legge grunnlaget for den endelige konklusjonen av hovedproblemstillingen.

Hvem er det som har grunneierkontakt og hvordan er grunneieravtalene utarbeidet?

Det blir benyttet en rekke ulike metoder når det gjelder grunneierkontakt, avtaleform og innhold. Det er selvfølgelig pålagt å spørre om tillatelse for preparering av skiløyper, men vi har det vi kaller avtalefrihet. Som innebærer at man kan inngå avtaler om hva- og hvem man vil, så lenge de ikke strider mot preceptorisk (ufravikelig) lovgivning. Noe som innebærer at et muntlig ja er tilstrekkelig for skipreparering.

Det er varierende om det er kommunen, løypelag, idrettslag, foreninger eller scooterklubber som har grunneierkontakt. Grunneierkontakt og avtaleinngåelser gjort av idrettslag og foreninger kan også se ut til å ha den fordel at de er mer folkelig. Det er tenkelig lettere å si

ja til personer som gjør jobben på frivillig basis i et idrettslag, enn til offentlig ansatt i en kommune. I flere tilfeller hvor grunneier ikke er positive i første omgang, har det vist seg at det er mulig å oppnå minnelig avtale gjennom muntlig dialog ute i felt eller hjemme hos grunneier. Gjennom å ufarliggjøre løypene ved fleksible avtaler knyttet til for eksempel kort oppsigelse og klarhet rundt hva avtalene innebærer. Det vil dermed være lettere å si ja når forpliktelsen er mindre, og råderetten over egen eiendom blir ivaretatt.

I kommuner hvor det er løypelag som står for grunneierkontakt, kan konfliktnivået mellom grunneier likevel tenkes å være høyere enn det som kommer frem i denne oppgaven, da kommunen kun kommer på banen dersom det er snakk om andre virkemidler utover dialog.

Med tanke på skriftlige kontra muntlige avtaler, er avtalene for skiløyper i mange tilfeller skriftlige og av en lengde for å fylle kravene til spillemidler. Ellers har det kommet frem at muntlige avtaler ofte fungerer bra i den grad de bare løper helt til noen sier de opp. Når det gjelder rekreasjonsløyper, sier ikke motorferdselloven eller tilhørende forskrifter noe om krav til selve formen på avtaleinngåelsen, og det vil dermed være et privatrettslig spørsmål hvordan kommunene/snøscooterklubber velger å sikre forutberegneligheten for at ikke samtykke trekkes tilbake. Kommunene i oppgaven har hatt skriftlige avtaler, noe som selvfølgelig er en fordel for etterprøvbareheten ved mislighold eller uoverensstemmelse ved avtalen. Dette er også typisk for hovedløypenettet for skiløyper som er skriftlige i for eksempel Oppdal og Sigdal. Det sikrer en større forutsigbarhet der man er avhengig av å ha et godt løypetilbud eller betydelige ressurser er lagt ned for å få etablert de.

Det har vist seg at det ofte er vanskeligere å få tillatelse fra grunneier til rekreasjonsløyper enn skiløyper. Oppsigelsestiden er typisk kort for rekreasjonsløyper, for kommunene som er undersøkt i oppgaven ikke lengre enn et år i forveien – til umiddelbar virkning. Noe jeg tror er avgjørende for å ivareta grunneierretten og ufarliggjøre å få til løyper med grunneiere.

Noen kommuner har ordninger med arealleie/kompensasjon for å sikre avtaler. Av kommunene kompenserer Bykle, Hol og Oppdal som en form for arealleie, grunnet at noen grunneiere stiller med areal for andre grunneiere som har fått utbygging. Bodø kompenserer generelt uansett areal for alle løypene som kommunen har grunneieravtale som en engangssum over 40 år. Mens andre kommuner kompenserer for tap i særavtaler, der skiløypene potensielt fører med seg tap for grunneier, slik som i Drammen og Hamar. Kompensasjon/arealleie for lysløyper er imidlertid vanlig. Opparbeidelse av/vedlikehold av driftsveg kan også gi økonomisk gevinst for grunneier og være en form for kompensasjon

som sikrer avtaler. Det er imidlertid mange av kommunene i studien hvor det er løypelag som har grunneieravtalene. Noe som innebærer at det kan bli betalt former for arealleie uten at det er plukket opp her.

For snøscooterløyper har det ikke kommet frem at det betales arealleie/kompensasjon utover et gratis årsløyve per. grunneier som stiller med areal. Sitat fra ansatt i Trysil kommune: *"Det blir ikke betalt noe leie for løypene, det ville stoppet seg selv økonomisk da."*

Hvordan er løypene finansiert?

Skiløyper er i stor grad finansiert av kommunene helt eller delvis. Av de 19. kommunen i undersøkelsen var det bare Målselv som ikke bidro utover å tilrettelegge for spillemidler. I kommunene Alta, Drammen, Gjøvik og Oslo er det i all hovedsak kommunene som drifter og finansierer løypene. Bykle kommune finansierer løypene i kommunen, med avskrivninger av frivillige innbetalinger. Bodø kommune har tatt ansvar for drift og finansiering av løypene i tilknytning til bymarka, mens støtte til løypelag i resten av kommunen.

I de resterende kommunene er kommunene inne med store eller mindre deler av de totale driftskostnadene. Uten å ha intervjuet løypelagene som drifter løypene i disse kommunene, er det vanskelig å si hvor stor del av de totale utgiftene kommunene dekker.

Kommunens motivasjon for finansiering vil bero på folkehelse for lokalbefolkning og/eller tilrettelegge for hytter og turister som skaper arbeidsplasser lokalt. Ved hytte og turistdestinasjoner vil det kunne være motivasjon for næringslivet i å bidra med finansiell støtte. Utfordringen rundt finansiering fra næringslivet er at det kan være vanskelig å få aktører til å bidra med større frivillig beløp hvis andre ikke gjør det og er gratispassasjerer. Oppdal har løst dette gjennom næringsfondet i kommunen som er et spleiselag mellom næringsliv og kommune for finansiering av fellesgoder. Det er utarbeidet en fordelingsmodell ut fra nytteverdi som fastsetter andelen mellom bidragsyterne samt bidrag for hver enkelt bedrift som deltar i ordningen.

Det har ikke kommet frem at parkeringsplasser gir inntekter til løypedrift utover bom i tilknytning parkeringsplass. Som i Vang allmenning i Hamar, hvor det betales 500 000 årlig fra denne parkeringsplassen til løypedrift. Det er imidlertid en stor parkeringsplass med 1000 plasser, og stor grad av tilreisende knyttet til Hamar-regionen som benytter seg av løypene og ikke bare hyttefolk.

Kommunene har myndighet gjennom plan til å sette vilkår om rekkefølgekrav rundt fellestiltak og infrastruktur, samt utarbeide utbyggingsavtaler for fellesfinansiering av disse. Det kan imidlertid være utfordrende å treffe vedtak med grundig begrunnelse og årsakssammenheng mellom utbyggingen og tiltaket. Grunnet at løypene tjener større områder og tidligere utbygging, som det eksempelvis er problematisert rundt i Sigdal. Noe som innebærer en større planprosess for å fordele nytte og kostnader gjennom områdefordeling for infrastrukturfond. Slike infrastrukturfond er vanlig i enkelte områder eller i hele kommunen i flere av de større hyttekommune i studien. De hjemler tilrettelegging og opparbeidelse av skiløyper, men ikke drift. Noe som har vært løst gjennom frivillige avtaler mellom kommune og grunneier/utbygger hvor sistnevnte tinglyser heftelser med årlig løypeavgift ved salg av tomter. Eller at utbyggere har gjort dette av eget initiativ. Praksisen rundt å tinglyse årlig avgift på tomter har vært gjort i mindre grad, som enkeltområder som i Vinje og Suldal, eller at kommunen relativt nylig har begynt å forhandle slike avtaler som i Hol (2014). Som innebærer at det er et mindretall av hyttene som har det, og utgjør supplement i finansieringen av skiløyper.

Oppfordring til vipps-bidrag er utbredt ute i løypene, eller oppfordring til løypeavgift per. post som i Bykle. Vipps-bidrag er et enkelt tiltak å sette i gang, men utgjør ut fra kommunen i oppgaven kun et supplement i finansieringen. Den vil også variere og være vanskelig å belage seg på. Med utgangspunkt i at ferdselsretten i skiløyper er gratis og alltid har vært det, kan det tenkes at dette skaper noe presedens for ordningen. Det kan tenkes at Vipps-bidrag hadde utgjort større finansiell betydning om det var mindre idrettslag som hadde blitt intervjuet.

Oslo kommune har bevisst styrt unna frivillige medlemskontingent for at det ikke skal bli behov for det for å få til et godt tilbud, og for å senke terskelen til det minimale for å føle seg velkommen til å bruke løypene.

Snøscooterløypene har hjemmel til å ta brukerbetaling og dekker dermed driften. Økonomien i rekreasjonsløyper er ikke analysert i den grad hvor mye det koster å utrede og organisere. Det vil være et regnskap opp mot eksempelvis bremsing av utflytting og tilrettelegging for turisme som gjør regnestykket mer nyansert enn de direkte kostnadene.

Av hvilke årsaker ønsker ikke grunneier å ha løype over egen eiendom?

Grunneieres syn på langrennsløyper og rekreasjonsløyper gjenspeiler samfunnet, med en typisk bred aksept for maskinpreparering for skiløyper, men mer tilbakeholdenhet for

snøscootere. Når det gjelder skiløypene har de eiendommene som ikke har ønsket løyper over egen eiendom, vært enkeltpersoner. For sameier og allmenninger kan det tenkes at det ved flere eiere, vil være en normalfordeling av positivitet til skiløyper som gjenspeiler samfunnet, og gir flertall innad. Store deler av rekreasjonsløypene i oppgaven ligger hos offentlige grunneiere, som i Alta, Målselv og Trysil. Det kan tenkes at de er mer føyelige til å følge opp kommunens politikk, men det er også av den praktiske årsaken av at disse eiendommene typisk er i lite befolkede områder, typisk store og dermed mulig å få til sammenhengende løyper med en tillatelse.

Grunnene til at noen grunneiere ikke ønsker å ha skiløyper over egen mark har variert, men det er noen typiske grunner som går igjen:

- Gammelt nag til kommunen.
- Brekkstang for å få til avtale om andre temaer som krever kommunalt vedtak.
- Spekulering i fremtidig utbygging, med baktanken at tilrettelegging for friluftaktivitet vil gjøre området til nettopp friluftsområde.
- Urettferdig fordeling av regulering av utbygging, føles urettferdig å stille med løype til nabogrunneier som har tjent godt på utbygging.
- Ønske om arealleie/kompensasjon, eventuelt høyere enn den som er.
- Mislighold av tidligere avtale.
- Med hensyn til vilt.
- I hyttekommuner, grunneiere som prinsipielt er imot nedbygging av utmark, og som gjennom nektelse for skiløyper tenkt vil kunne sette kjepper i hjulene for utbyggere.

Det er få snøscooterløyper i Sør-Norge selv om kommuner eller snøscooterklubber har gått i gang med prosess med å innhente grunneiertillatelse. Noe som har vist seg vanskelig spesielt grunnet lange smale teiger i dalstrøkene der hvor løypene kan gå uten å legges i villreinområder eller verneområder, som i Nore og Uvdal og Sigdal. Vinje har fått det til, men har større areal i kommunen, større teiger, og ikke den samme problematikken med lange smale teiger knyttet til dalfører og store deler av traseene lagt på vann.

Blir det benyttet noen virkemidler dersom det ikke oppnås minnelig avtale?

I tilfeller hvor minnelig avtale ikke lar seg oppnå gjennom dialog, er det utifra eiendomsstruktur flere steder mulig å tilpasse løypene rundt eiendommer hvor grunneier ikke ønsker preparering. Spesielt for skiløyper der majoriteten av befolkningen er positive til løyper over egen grunn. Det er imidlertid ikke alltid mulig å jobbe seg rundt grunnet lange smale teiger, nasjonale villreinområder, bratte dalfører, eller store utmarkseiendommer som er vanskelig eller ikke mulig å jobbe seg rundt. Det er i disse tilfellene problemene oppstår, og eventuelt ikke vil kunne etableres løyper, føre til stengte løyper eller ekspropriasjon.

Kommunen er restriktive med å bruke virkemidlene ekspropriasjon, hvor det gjennom oppgaven kun har blitt ekspropriert i det kjente tilfelle Gjevilvassveien i Oppdal. Vedtaket ble etterpå dømt ugyldig grunnet saksbehandlingsfeil. I et tilfelle er det benyttet seg av friluftsløven § 35 for tvangsløype for maskinpreparering i Gjøvik, ut ifra ordlyd i lovforarbeidelsen som er omtalt i punkt 4.4. Noe Nord-Aurdal også har undersøkt muligheten til, med veiledning fra ekspertise til å ikke anvende den til maskinpreparering. Bodø kommune har arbeidet med å få til en løype over en sentral eiendom i bymarka i over 30 år før de fikk til en avtale med grunneier, og tok tiden til hjelp. I forbindelse med revidering av løypeavtaler som går ut om to år i kommunen er det en grunneier som det foreløpig ikke er oppnådd ny avtale med. I dette tilfellet er eiendommen sentral, og det går ikke an å legge om løypa. Kanskje vil ekspropriasjon for skiløype i et slikt tilfelle være mer aktuelt hvor bruken allerede er etablert. Bykle kommune er i samme situasjon med grunneiere som har sagt opp avtale uten mulighet for omlegging hvor ekspropriasjon vil bli vurdert dersom ikke minnelig avtale oppnås. Det er en aktuell løypestrek innad i aktuell hytteregulering i Nord-Aurdal hvor grunneier foreløpig ikke har gitt tillatelse. I dette tilfelle vil det være reguleringsplan i bunn og begrenset mulighet for å legge om løype.

Ut i fra tidligere lignende tilfeller blir vanligvis kommet frem til avtale i minnelighet, men vil være interessant å se resultatene av de ovennevnte.

Forskjellene rundt arealtilgang for skiløyper kontra snøscooterløyper?

Rekreasjonsløyper for snøscooter er kjent mer omstridt enn langrennsløyper, med utgangspunkt i støy, utslipp og konflikt med friluftslivet. Det er ikke samme tradisjoner for utøvelsen av rekreasjonskjøring som for langrenn, rekreasjonskjøringens historie strekker seg tilbake til prøveprosjektordningen ble startet i år 2000 og åpnet opp for hele landet med lovendring i 2015. I Finnmark og Nord-Troms har man hatt denne muligheten til å anlegge rekreasjonsløyper siden 1977. Det som er nytt, er kanskje skummelt. Alta hadde reforhandling

med 70 grunneiere i forbindelse med krav etter lovendring, med kun en grunneier som ikke ville gå videre med avtale grunnet løype nær plattung. Det viser at bruken etter hvert muligens blir tålt og tilpasset, men det er imidlertid kun et eksempel og ikke nok data til at det er overførbart til andre kommuner. Det er også mer utmark og mindre press på arealene i Finnmark og Troms, slik at det kan tenkes at det i større grad *"er plass til alle"*.

Det har kommet frem at snøscooterløyper har stoppet opp i Alta, Nore og Uvdal, Oppdal, Sigdal og Surnadal grunnet manglende grunneiertillatelse. Det har imidlertid blitt utredet flere løyper i forbindelse med lovendringen fra 2015 enn det har blitt for skiløyper, da mange skiløyper har vært der i lang tid, uten at oppgaven har fanget opp om det var utfordringer knyttet til opprettelse av disse.

Det finnes ikke hjemmel for å ekspropriere for fremføring av rekreasjonsløyper, noe som innebærer at det kun bygger på minnelige avtaler. Dette fører til at et grunneier- nei setter stopper for snøscooterløype dersom man ikke får lagt løypa rundt. Ved skiløyper vil et grunneier- nei ikke nødvendigvis være siste ord i saken, med bakgrunn i at det kan eksproprieres, eventuell gjennomføres et inngrepsløype. Det har imidlertid gått kort tid siden lovendring med anledning for å anlegge snøscooterløyper, sett opp mot større utskiftinger av grunneiere med tanke på generasjonsskifter. Noe som kan bety at det vil være mulighet til å få til løyper i områder det har stoppet med grunneier- nei med nye grunneiere. Allerede etablerte løyper vil i likhet med skiløyper kunne bli stengt med nye eiere og nye eierinteresser.

Snøscooterløyper vil imidlertid kunne være en kilde til kritikk hos allmennheten eller lokalbefolkningen i dens eksistens som et eksempel hentet fra media hvor det Skaiti i Saltdal kommune har pågått en konflikt i 30 år hvor *"Familier ble splittet da skuterløypa kom til bygda"*. (Kalkenberg og Skjelvik, 2022) For skiløyper er det i motsetning lite konflikt rundt de allerede etablerte løypene fra allmennheten og ikke-grunneiere, med tanke på ønske om stenging. Av kommunene med snøscooterløyper i oppgaven har det ikke kommet frem at det er de store konfliktene rundt snøscooterløypene. Men det er imidlertid feil utvalg for å kartlegge dette, muligens ville det sett annerledes ut med naboer til løypene eller friluftsansjon. Fagpersonene i kommunene vil muligens være tilbakeholdne med å fremheve problematikk rundt ulovlig kjøring og konflikt med tanke på lojalitet, og på å ikke undergrave kommunens vedtak.

Rekreasjonsløyper er ikke begrenset av gratisprinsippet, som innebærer at man kan ta brukerbetaling i form av løypeavgift som innebærer at finansieringsproblematikken som man har i langrennsløyper i stor grad faller bort.

Når det gjelder avtaler angående snøscooterløyper, er det problematisert rundt utfordringer knyttet til kostnaden til konsekvensutredning for løyper som ikke blir realisert eller avtale sagt opp kort tid etter oppstart. Det er varierende om det er kommunen som drar i gang prosessen med å utrede traseer på og har grunneierkontakt med de utgiftene dette innebærer. Flere kommuner i undersøkelsen har utredet løypetraseer som har stoppet opp grunnet at de ikke har vært i samsvar med grunneiers eierinteresser. Oppdal kommune er en av disse kommunene som har avsluttet prosessen med å utrede løypetraser, men åpner for at private initiativ hvor alle grunneiere er positive til en trase fritt kan utrede dette videre.

Trysil tar kostnadene til konsekvensutredning mens det er scooterklubber som står for løyfeforslag og grunneierkontakt. Slik jeg oppfatter det sparer kommunen på denne måten arbeid samtidig som det er gjort større kartlegginger før kostnader løper til generell planlegging og utredning. Samtidig som det skaper eierskap til løypene hos scooterklubbene og man får løyper som er ønsket etter behov.

Ved ikke kommunalt initiativ for utredning som i Sigdal, vil det alltid være en risiko for at grunneiere trekker samtykke underveis i utredningsprosess eller at kommunestyre ikke vil vedta løype. Det er ikke kommet frem i oppgaven at det er kommunestyret som har satt stopper for løyper, men grunneier-nei. Men i likhet med utredningen av løypetrase opp mot grunneier bør den politiske stemningen evalueres før en går i gang med en snøscooter løypeprosess.

Oppsigelsestiden for rekreasjonsløypene i oppgaven er kort, typisk med oppsigelsesrett hvert år eller kortere, det vil følgelig kunne føre med seg ulemper med store utredningskostnader for løyper som blir avsluttet kort tid etter opprettelse. Det har imidlertid ikke vært en utbredt problem, men nevnt i et enkelttilfelle i Trysil.

Hovedproblemstilling: *I hvilken grad er kommunen pådriver for organisering og drift av ski- og snøscooterløyper?*

Det er som vi har sett gjennom oppgaven store forskjeller i hvor stor grad kommunen er involvert i organisering og drift av ski- og snøscooterløyper. Alle kommunene er på et eller

annet vis involvert i løypespørsmål da det trengs offentligrettslig tillatelser for maskinpreparering og tiltak etter plan og bygningsloven utover grunneiers.

Skiløyper

Kommunene varierer fra å kun være en organisator gjennom å sikre løyper i plan og tilrettelegge for spillemidler og idrettsfond slik som i Målselv og Trysil. Til å støtte opp løypeaktør med driftsmidler som blant annet Vinje og Nittedal. Til å ha grunneierkontakt og betydelige driftsmidler av enkelt hovedsatsningsområder som i Oppdal og Suldal. Til å ha all grunneierkontakt og løyper driftet av kommunen som i Oslo og Drammen.

Hvilken grad kommunen er inne i drift og økonomisk støtte bygger på tradisjon for hvordan det tidligere har vært organisert. Er kommunen først inne vil det kunne være vanskelig å trekke seg ut, eller få andre aktører som næringsliv eller frivillige til å ta over eller dekke deler av kostnaden. Som vi har sett i Bykle jobber de med å formidle behovet for støtte viss dagens tilbud skal fortsette, noe som tar tid holdningsmessig og organisatorisk. I Alta har man tatt over løypenettet og driften fra løypelag, en prosess som går lettere denne veien, med tanke på at kommuner som organ har tradisjon for-, og potensielle midler til finansiering av fellesgoder.

Det er varierende hvordan kommunene er aktive i selve driften av løypene ut ifra om det er lokalbefolkning eller tilreisende som bruker løypenettet. Ved stor lokalbefolkning er kommunen typisk sterkt inne, da det ikke er noen andre aktører som har direkte nytte av å bidra med større beløp. I hyttekommunene har det variert om kommunen er inne med betydelige midler for å legge til rette for utbygging og vekst som i Bykle, eller om private aktører har fått til ordninger gjennom frivillige eller tinglyste løypeavgifter fra hyttebefolkningen som i Nord-Aurdal, eller fra næringsliv som i Oppdal.

Rekreasjonsløyper

Kommunen er alltid en organisator for snøscooterløyper da det er fastsatt i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc. § 4a at det er kommunen som kan fatte vedtak om lokale forskrifter og trase for snøscooterløype. Noe som innebærer at et kommunestyre som er imot etablering av rekreasjonsløyper vil sette stopper for iverksettelse av løype så lenge det ikke er noe politisk endring innad eller nytt kommunestyre. Ut ifra begrensede arealer og lite positivitet blant grunneiere vil kommunene kunne være tilbakeholdne med å gå i gang med

utredningsprosess, så lenge det ikke er et sterkt engasjement fra scooterklubber som har innhentet grunneier samtykker.

Selve den økonomiske og organisatoriske driften av løypene etter de er etablert er det ikke problematisert så mye rundt, utover overensstemmelse med grunneieravtale knyttet til utbedringstiltak i Trysil. Og det har variert om det er kommunen som eksempelvis står for salg av løyver og stikking eller scooterklubbene.

7. Egne betraktninger

Som veileder Håvard Steinsholt sa til meg under tidlig veiledning i oppgaven "*if it's not a problem, don't solve it.*" Den setningen har fulgt meg gjennom hele oppgaven og har styrt meg inn på hva som fungerer, hva som ikke fungerer og hva som kan gjøres der ting ikke fungerer. Og hva som kan være effektene av å prøve løse problemene.

Det er engang slik at alle problemer ikke lar seg løse, og løser man noen skaper man andre. I tilfeller hvor man eventuelt benytter seg av ekspropriasjon, er dette svært inngripende i grunneierretten med de ulemper det fører med seg hos ekspropriaten og de signaler det sender utad. Samt at det vil kunne føre med seg til at andre grunneiere også vil ha erstatning. Dette fører eventuelt til at flere sier nei for å tvinge frem eventuell kompensasjon. Praksisen med at det ikke blir betalt arealleie utover kompensasjon der det fører med seg direkte tap, og at det ikke blir ekspropriert kan tenkes å være gode forhandlingskort. Når dette ikke er forhandlingskort grunneier kan spille på, og dette er godt opplyst vil det kunne tenkes å være lettere å komme til minnelighet. Med bakgrunn i at flere faktorer og muligheter også skaper større forhandlingsrom for grunneier, og ved betaling vil "mye vil ha mer."

I hyttekommuner hvor hyttefelt er etablert i tilknytning til skiløyper, kan nektelse av videreføring av allerede etablerte skiløyper ha store innvirkninger for hytteeiere. Det er ikke en menneskerett og ha skiløype utenfor hyttedøra eller i gangavstand fra den, men det er følgelig en fordel for næringslivet og kommunen at hyttene er attraktive for salg og bruk. Typiske hyttekommuner har mye utmark, hvor utmarksteiger og da spesielt de over tregrensen kan være større og vanskelig å jobbe seg rundt. Etablering av skiløyper er et tveegget sverd, med alle de positive fordelene det fører med seg helt til tillatelse fra grunneier eller rettighetshaver faller bort. Folk tilpasser seg og etablerer seg med hytter, næring og boliger i tilknytning løypene.

Ekspropriasjon vil være et virkemiddel for å bøte på denne problemstillingen. Den tilbakeholdne praksisen med ekspropriasjon, samt utfordringene rundt å fylle kravene til nødvendighet samt at det mulig vil kunne være mange alternative traseer. Gjør denne prosessen omfattende og kostnadskrevenende for skiløyper. Som innebærer at grunneier-nei kan føre med seg forhandlinger og utredninger som drar ut i tid og skaper konflikt fra brukerne. I den grad at kommunen mulig kan ekspropriere, med det presset det innebærer fra allmennheten til å gjøre det. Samtidig som det er lite praksis innen ekspropriasjon av skiløyper med den usikkerheten om krav til ekspropriasjonen blir oppfylt og gyldig.

Kanskje kunne det vært en ide at frilufsloven § 35 skulle hjemlet inngrepsløyve for motorferdsel for skiløypepreparering, som en form for "*ekspropriasjon light*". Slik som den var vurdert i forarbeidene til loven og slik den er hjemlet i markaloven § 9. Uten at det trengs reguleringsplan i bunn med de fordelene det innebærer tidsmessig i forhold til at det ikke vil være krav til utarbeidelse og vedtakelse av plan, og utredningskravet etter plan- og bygningsloven. Den enklere prosessen, og at det er et inngrepsløyve og ikke ekspropriasjon ufarliggjør kanskje bruken hos offentlig myndighet og hos grunneier. Det er selvfølgelig en stor inngripen i grunneiers råderett, men siden denne muligheten allerede finnes i markaloven § 9 og delvis i forarbeidene er det en aktuell og interessant debatt.

Lovverket rundt parkeringsplasser knyttet til frilufsloven § 14 er uklar. I studien har det ikke kommet frem noen kommuner som har benyttet seg av den for å begrense avgiften på utfartsparkeringer for skiløyper, men det har heller ikke kommet eksempler på skiløyper som generer penger til inntekt for skiløyper. Ved populære parkeringsplasser knyttet til skiløyper som generer inntekter som resultat av hyppig bruk fremfor høy betaling. Og disse verdiene er høyere enn den faktiske påkostningen på avgrenset området, burde det kunne være rom for å benytte disse midlene på skiløypene de betjener. Det burde likevel være et tak på denne avgiften, med tanke på at mange skiløyper krever at man kommer med bil for å benytte seg av dem. Det vill vært uheldig om folk begynte å parkere langs offentlig vei, eller rett og slett ikke benyttet seg av løypene. Parkeringsavgiften må jo ikke bare ses isolert sett, den kommer i tillegg til allerede kostnader knyttet til reisevei og bomutgifter på offentlig vei.

Vegloven § 56 har ikke vilkår for begrensnig for generering av overskudd og bruk av overskuddet utover at det er kommunen som skal fastsette prisen og kan sette vilkår for bruk av pengene. Mange skiområder er knyttet til privat vei før man når parkeringsplass. I tilfelle er det mer strategisk å ha bomavgift enn parkeringsavgift viss kommunen er velvillig til at det

skal kunne genereres overskudd til tilrettelegging for allmennheten. På den private veien inn til utgangspunktet for tur til Trolltunga ble det opprettet bom for dette formålet som resultat av parkeringsdommen på Nordkapp. (Hetland og Stokka, 2021) En slik uoverensstemmelse mellom to lover som potensielt kan regulerer den samme bruken er uheldig og svekker friluftsløven § 14.

Når det kommer til utbyggingsavtaler er det begrenset hjemmel til hva som kan pålegges utbygger og bekoste, og løper typisk til kulverter og underganger eller bidrag til infrastrukturfond. Dette gir imidlertid ikke midler til fremtidig drift. Slik man kan sikre gjennom tinglysning mellom utbygger og kjøper. Som omtalt i punkt "8. utbyggingsavtaler", er det i veileder 2 presisert at "*Driftsavtaler som forplikter senere kjøpere av eiendommen kan ikke inngå jf. brev fra Kommunal- og regionaldepartementet datert 09.01.07.*" mellom kommune og utbygger i utbyggingsavtale etter plan- og bygningsloven.

Som vi har sett i Hol og Sigdal kommune, har de løst det gjennom å ha praksis med å inngå disse avtalene gjennom frivillige privatrettslig avtaler med grunneier eller planfremmer. Det blir i mine øyne en liten gråsoner å inngå denne typen avtale fra kommunens side med tanke på at det fort kan bli vanskelig å skille mellom rollene til kommunen som planmyndighet og avtalepart. Det kan tenkes at utbygger går med på slike avtaler for å skape "goodwill" for utbyggingsprosjekt eller senere utbygging. Ved å blande det offentlig og privatrettslige kan det være at de formål og brukergrupper som ble tenkt vernet etter plan- og bygningsloven ikke blir ivaretatt. En slik gråsoner er uheldig i den grad de kommunene som har en liberal tolkning muligens drar fordeler, mens de som har en restriktiv tolkning muligens taper på det.

Benyttelse av påleggelse av tredjepersoner i utbyggingsavtaler på steder hvor det ikke har vært benyttet før kan også virke uheldig i forhold til likhetsprinsippet, ved at hytter etablert før påleggelse blir gratispassasjerer. Samtidig er det engang slik at tidligere praksis ikke kan legge føringer for all fremtid. Eiendomsretten er elastisk som vi har sett i punkt 3.2, og det vil alltid være en forskjell i hva en eiendomsrett innebærer ut fra politikk som fører til forskjellsbehandling uten at den er usaklig.

Det er begrensede arealer for hyttebygging, med tanke på at hyttefelt og dens infrastruktur bygger ned arealer som kan brukes til landbruksdrift som beite- og skogdrift. Samtidig har de store ringvirkninger rundt selve avtrykket gjennom slitasje og forstyrrelse av vilt og natur. Dette gjør selvfølgelig noe med prisene for hyttetomter og gjør det lukrativt å utvikle hyttefelt der forholdene ligger til rette. Brukerfinansiering gjennom utbyggingsavtale vil kanskje senke

utbyggers profitt noe, ved at årlig avgift legges inn i regnskap hos kjøper. Eller ikke, da området i større grad er sikret en langsiktig og sikker finansiering av løypene – som kan resultere i et bedre løypetilbud og igjen mer lukrativt hyttemarked i området. Mange hytteeiere betaler allerede brukerbetaling frivillig eller forventet frivillig, og det ville derfor i nye områder bare vært en formalisering at den ble tvunget på ny utbygging. Ved tvungen betaling ville det også kunne tenkes at det ville skape presedens ovenfor hytteutbygging som er vernet av tilbakevirkende kraft, med tanke på solidaritet og indre justis for å betale løypeavgift.

Brukerbetaling gjennom utbyggingsavtale gir en betaling som kommer hytteeier til gode direkte. I motsetning til utgifter knyttet til eiendomsskatt, som for hyttefolk ikke alltid er lett å se de direkte gevinstene av. Eiendomsskatten i de kommunene som har det vil imidlertid kunne tenkes å skape forventning om å få igjen for skatten gjennom blant annet skiløyper. Brukerbetaling som kommer i tillegg til eiendomsskatten vil da kanskje oppleves som urimelig og at hyttefolket er melkekuer for å finansiere kommunene ut over de faktiske utgiftene kommunen har med fritidsbefolkningen.

Kommunen får selvfølgelig en gevinst av hytteutbygging gjennom arbeidsplasser i utviklingsfasen og løpende gjennom flere brukere av det lokale næringslivet og eventuell eiendomsskatt. De vil også få løpende økte utgifter knyttet til infrastruktur og kommunalt tjenestetilbud som finansieres gjennom skatt. Når inntektene fra selve utbyggingen avtar fordi det ikke kan bygges ut i det uendelige, vil pengestrømmen inn til kommunen avta. Med de ulempene det vil kunne medføre den dagen kommunen eventuelt må kutte i de budsjettene de allerede er inne i og tidligere har hatt økonomi til å finansiere. En eventuell brukerbetaling gjennom utbyggingsavtale vil sikre en mer langsiktig og fast inntektskilde, som vil kunne forebygge den problematiske og betente debatten med fordeling og bruk av offentlige midler til skiløyper.

Langrenn og alpint er to viktige faktorer for fjellhyttene uten å sette de opp mot hverandre, de utgjør gjerne en totalpakke for destinasjonen. Det er derfor naturlig å trekke sammenligninger mellom hva en enkelt hytte potensielt legger ned i den lokale alpinbakken eller de lokale langrennsløypene. Alpinbakken har mulighet til å ta betaling gjennom heiskort, mens langrennsløypene er gratis gjennom allemannsretten. Det er imidlertid mye dyrere å drifte et alpinanlegg enn en langrennsløype, men rekreasjonsgleden kan for mange være vel så stor. Den typiske anbefalte brukerbetalingen for en hytte ligger som vi har sett på gjennom

datainnsamlingen vanligvis på opp mot en tusenlapp, for en familie på fire er det 250 kr per person. Den samme familien sett at barna er mellom 7-16(17) år og alle har årskort i et av de større alpinanleggene vil samlet utgift ligge på rundt 20 000 kr (noen plasser mer). I et slikt perspektiv, burde brukerbetalingen for langrennsløyper etter dagens oppfordrede nivå enten gjennom frivillighet eller heftelser på fritidsboliger være innenfor et rimelig krav.

Hytter og fritidsboliger brukes noe om hverandre, og den moderne typiske hytta er nok mer å regne som fritidsbolig da den har alle de fasiliteter som en har i en ordinær bolig. Dette har betydning for skiløypene, ved at det er lettere å bruke hytta utenom helg og ferier.

Eksempelvis er det lettere å komme til hytta med vei helt frem, ferdig oppvarmet og internett. Dette gjør at det kan være en kort terskel å reise opp for mindre turer, som hjemmekontor eller som plass for å nyte pensjonisttilværelsen. Det holder derfor ikke lenger at det bare kjøres opp i helgene, det vil ofte være en etterspørsel jevnt over hele tiden. Det at det har vært så høyt nivå på skiløypene generelt, gjør at det skapes forventninger og krav om at det nivået skal opprettholdes. Det er en gang slik med oss mennesker at en vanligvis ikke går ned i standard på komfort når en har blitt vant til det.

Det kommer frem i mediene at flere løypekjørere opplever kritikk for standarden og for sent oppkjørt. Kritikk veier engang tyngre en ros, spesielt når det arbeidet en legger ned er bygget på frivillig innsats. Det illustrerer imidlertid det økende kravet for kvaliteten på langrennsløypene. Et ønske om et godt langrennsløypetilbud er jo i utgangspunktet det som legger grunnlaget for det tilbudet som er og som blir utviklet. Ønsket kan være godt ment, og kanskje for å sette press på finansielle midler fra kommune. Dette er noe mange har sterke meninger om grunnet subjektivt eierskap til disse midlene gjennom skatt. Kritikk av skiløyper bygger fort på manglende kunnskap om driften hos kritikerne. Om det være seg manglende kunnskap over at oppkjøringen bygger på frivillighet, få maskiner som er utsatt for midlertidig reparasjoner eller den tekniske driften knyttet til når og hvordan det er best å kjøre for å ikke dra opp grus, pakke såle eller frese opp is.

Det er også en rekke eksempler på kritikk over dårlig planlegging av hogst i skiløyper. Mye av denne kritikken kan virke urimelig for grunneier. Det er engang slik at de i første omgang har tillatt skiløyper, noe som ikke er en selvfølgelighet. Disse skiløypene ligger også på veier som egentlig er etablert for skogsdrift. Hogst drives best i vintermånedene grunnet mindre kjøreskader i mark og råteproblematikk, samt påvirkning av yngletiden for viltet og skogbrannfare. Det er også logistikk i forhold til når entreprenør har tid til hogst, samhogst

med andre i området, tømmerpriser og når det eventuelt vil være snø, som vil være en total avveining som vil kunne være vanskelig for utenforstående å sette seg inn i.

Bykle kommune er eneste kommunen i undersøkelsen hvor det har kommet frem at grunneiere ikke vil ta imot arealleie/kompensasjon, grunnet at midlene kommer fra kommunale skattepenger. I motsetning til Oppdal og Hol som har lignende ordning har imidlertid ikke Bykle eiendomsskatt. Ved eiendomsskatten faller problematikken fra Bykle bort ved at kompensasjonen indirekte kommer fra hyttefolket. Dette er ikke en oppfordring til eiendomsskatt, da det er en politisk avgjørelse, men som en digresjon til at det kan være problematisk med arealleie finansiert av befolkningen i hyttekommuner.

Rekreasjonsløyper for snøscooter

Når det gjelder rekreasjonsløyper for snøscooterkjøring, er det elektriske snøscootere på markedet som har og vil starte en større debatt for adgangen til snøscooterløyper når støyproblematikken faller bort. Med tanke på lademulighetene i utmark og på hytta, samt ikke statlig injisert styring for å få maskinparken for snøscootere over på strøm slik som bil, er dette enda en litt fjern debatt. En åpning av rekreasjonsløyper forbeholdt kun el-snøscootere ville potensielt kunne gjøre det mer aktuelt å kjøpe elektrisk fremfor fossilt, og kunne videre ført til en utskiftning og etter hvert et brukmarked for maskinparken for el-snøscootere med de fordeler det innebærer.

8. Feilkilder

Det er utskiftninger i ansatte i kommunene som innebærer at tidligere problemstillinger og utfordringer blir glemt. Intervjuet har rettet seg mot dagens situasjon, men bygger naturligvis på tidligere praksis og avgjørelser, som tenkelig best lar seg beskrive av en ansatt gjennom flere år.

Noen kommuner har mye å gjøre, så detaljeringsgraden i forberedelse for intervju og innhenting av faktaopplysninger har vært varierende. Grunnet offentlig publisering av kommunale vedtak har det vært mulig å kontrollere utsagn og finne tilbake til eldre praksis, der det har vært usikkerhet eller hvor intervjuobjektene ikke har gjort dette i forkant.

Noen kommuner har fått mye plass i oppgaven grunnet mye informasjon og eventuelt utfordringer, og oppgaven bør leses kritisk med tanke på at det er utfordringer som har fått mye plass. De kommunene som er lite omtalt grunnet lite utfordringer, er vel så gode svar for

oppgavens problemstilling. For de kommunene som har lite utfordringer kan det likevel tenkes å være noen utfordringer og konflikter mellom grunneiere og løypelag der det er disse som organiserer og drifter, men det er imidlertid utenfor oppgavens begrensning som strekker seg til kommunen som organisator og drifter.

Problemstillingen rommer ganske vidt ved å ha både ski- og snøscooterløyper og organisering og drift av disse. Det er i tillegg gjort et relativt stort utvalg av kommuner, noe som har begrenset muligheten tidsmessig til å følge opp konkrete saker ved verifisering eller utfyllende intervjuer med flere ansatte innad i kommunen, grunneiere, løypelag eller politikere. Det store utvalget og den vide problemstillingen har imidlertid den fordel at det har ledet arbeidet inn på flere problemstillinger og en generell belysning av problemstillingen totalt sett.

9. Videre forskning

Kompensasjon og arealleie som blir betalt i forbindelse med skiløyper hadde vært interessant å sett opp mot nivåene som blir betalt i forbindelse med ekspropriasjon, samt kartlegge de faktiske tapene opp mot kompensasjonen som blir gitt. Det kan tenkes at kompensasjonene er lagt på standardiserte modeller for tilvekst i skog og avlingstap på dyrka mark med rikere jordsmonn, eller som følge av å se på kompensasjon i andre skidestinasjoner. Som muligens kan tenkes å gi kompensasjon utover tap i griskrendte strøk med lav biotop og innmark med fattig jordsmonn.

Ved videre forskning kunne intervjuer med grunneiere kartlagt hvor utbredt problematikken med isbrann er. Grunnet mildere vintre kan det kanskje tenkes at faren for isbrann og tele der løypa har gått blir mindre mange steder grunnet at eventuell kjøring skjer midtvinters i korte perioder og at det tiner raskt igjen.

Det hadde vært interessant å sett på om de kommunene som har eiendomsskatt på fritidsbebyggelse gir større bidrag til finansiering av skiløyper enn de som ikke har det, og om det på et viss gir en indirekte brukerbetaling gjennom skatt. Med den forutsetning at man legger til grunn at hyttebefolkningen i stor grad benytter seg av løypenettet.

10. Kilder:

- Bay, L.A, Punsvik, T. (2019) *Lang tunnel kan redde villreintrekk*. Hentet 27.03.2022

<https://villreinen.no/lang-tunnel-kan-redde-villreintrekk/>

- Bell, E., Bryman, A. & Harley, B. (2019). *Business research methods*. 5 utg. New York: Oxford University Press
- Berger, A. C. (2021) Vinteren blir kortere i hele landet Hentet. 21.03.2022
<https://www.met.no/nyhetsarkiv/vinteren-blir-kortere-i-hele-landet>
- Bergsholm, E. (2019) *Rettigheter i fast eiendom 2. utgave*. Bergen: Fagbokforlaget
- Bull, Kirsti Strøm; Skogvang, Susann Funderud: *Finnmarkseiendommen i Store norske leksikon* på snl.no. Hentet 25. januar 2022 <https://snl.no/Finnmarkseiendommen>
- Bykle kommune (2018) *Adaptiv løypeforvaltning – Rutinar for opning og stengning av løyper i Bykle Kommune frå vinteren 2018/19 til og med vinteren 2022/23* Hentet 24.03.2022
<https://bykle.custompublish.com/?cat=429945&find=adaptiv&go+=S%C3%B8k+&dosearch=1>
- Det Kongelige Kulturdepartementet (2021) *Bestemmelser om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet*. Veileder utgitt av: Kulturdepartementet, Avdeling for sivilsamfunn og idrett.
- Friluftsrådernes landsforbund (2018) *Skiløypeavtale*. Hentet: 22. feb. 2022
<https://friluftsrad-no.herokuapp.com/arbeidsomrader/anlegg/sti-og-skilt>
- Furseth, I. og Everett, E. I. (2020) *Masteroppgaven, Hvordan begynne- og fullføre*. 3.utgave. Oslo: Universitetsforlaget.
- Gundersen, V., van Moorter, B. Panzacchi, M., Rauset, G.R. & Strand, O. 2021. *Villreinferdselsanalyser på Hardangervidda - Anbefalinger og tiltak*. NINA Rapport 1903. Norsk institutt for naturforskning. Lillehammer, juni 2021
- Hauge, K. B., Holth, F. & Larsen, I. W. (2021) *Ekspropriasjonsrett kort forklart*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hetland, K. og Stokka, M. (8.6.2021) *Turistmagnetar fryktar dårlegare stiar – her vil dei ha bompengar* <https://www.nrk.no/rogaland/strid-om-p-avgift-for-turmal-1.15521520>
- Jensen, H. H. og Opheim A. (23.12.2021) *Piggtråden splitter folket i løypestrid*. Adresseavisen

- Kalkenberg, L.P og Skjelvik, S. Familier ble splittet da skuterløypa kom til bygda Hentet. 05.05.2022 <https://www.nrk.no/nordland/familier-ble-splittet-da-skuterloypa-kom-til-bygda-skaiti-i-nordland-1.15805372>
- Kantar (2021) *Osloborgernes bruk av Marka i 2021*. Hentet: 27.03.2022 <https://www.oslo.kommune.no/natur-kultur-og-fritid/tur-og-friluftsliv/planer-og-rapporter-om-friluftsliv/#gref>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2015) §§ 11-7, 12-5 og 19-2 spørsmål om reguleringsformål for snøscooterløyper - bruk av arealformål turveg. Hentet:04.05.2022 <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-11-7-12-5-og-19-2-sporsmal-om-reguleringsformal-for-snoscooterloyper---bruk-av-arealformal-turveg/id2424923/>
- Kommunal- og regiondepartement (2006) *Veileder utbyggingsavtaler* Hentet: 09.03.2022 <https://www.regjeringen.no/link/aaed10a85b2945bea25fa0c86b9dc9d9.aspx?id=2177004>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018) *Reguleringsplanveiler*. https://www.regjeringen.no/contentassets/b1752a6a42f84a88a9595a4061956b43/no/pdfs/reguleringsplanveileder_sept_2018.pdf
- Kulturdepartementet (2021) *Bestemmelser om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet - 2021 (V-0732 B)* Hentet: 05.02.2022 <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/bestemmelser-om-tilskudd-til-anlegg-for-idrett-og-fysisk-aktivitet-2021-v-0732-b/id2863052/>
- Nasjonalparken Næringshage AS (2015) *Hytteundersøkelsen Oppdal* <https://www.oppdal.kommune.no/globalassets/pdfdokumenter/naring/rapport-hytteundersokelse-2015-pdf.pdf>
- Nasjonalparken Næringshage AS (2016) *Hytteundersøkelsen Rennebu* <http://docplayer.me/17334211-Hytteundersokelse-rennebu-skreddersydd-rapport-rapport-nasjonalparken-naeringshage-as-mai-2016-side-1.html>
- Norsk Tipping, (2022) *Samfunnsoppdrag og visjon*. Hentet 01.02.2022 fra <https://www.norsk-tipping.no/selskapet/om-norsk-tipping>
- Oppdal kommune (2018) *Snøscooterløyper for fornøyleskjøring* Hentet 29.03.2022 <https://www.oppdal.kommune.no/tjenesteomrader/plan-miljo-og-landbruk/snoscooterloyper-for-fornoyelseskjoring/>

- Oppdal næringsforening, *Finansiering av fellesgoder*. Hentet 30.03.2022
<https://onfoppdal.no/fellesgodefinansiering>
- Oppdal næringsforening (2020) *Årsrapport preparering skiløyper* Hentet 29.03.2022
<https://onfoppdal.no/arsrapport-preparering-skiloyper>
- Phil, C.H. (2021) *Hyttkommunene med eiendomsskatt i 2021*, Huseierne. Hentet 20.04.2022
<https://www.huseierne.no/nyheter/hyttkommuner-med-eiendomsskatt-2021/>
- Postholm, M.B. og Jacobsen D.I. (2018) *Forskningsmetode for masterstudenter i lærerutdanning*. 1. Utgave. Oslo: Cappelen Damm AS
- Reusch, M. (2012) *Allemannsretten, Friluftsgrunnlag*. Flux Forlag
- Reusch, M. (2016) *Friluftsløven med kommentarer*. Oslo: Gyldendal
- Reusch, M. Mfl. (2019) *Kurs i løypekjøring og preparering*. Oslo: Norges Skiforbund, Skiforeningen mfl.
- Rydje, G. M. (2021) *Trysil trenger akuttsykehus i Elverum* Publisert 07.06.2021 Trysil kommune <https://www.trysil.kommune.no/aktuelt/trysil-trenger-akuttsykehus-i-elverum.4651.aspx>
- Sevatdal, H. Sky, P.K., Berge, E. (2017) *Eiendomshistorie – Hovedlinjer i Norsk eieendomshistorie frå 1600-talet fram mot nåtida*. Oslo: Universitetsforlaget
- Skiforeningen.no (2020) *Løypefres som imponerer*. Hentet 26.03.2022
<https://www.skiforeningen.no/kursogarrangement/norske-skispor/aktuelt/sporfres-imponerer/>
- Skiforeningen.no (2022) *Godt samarbeid I Marka bygger på tillit og dialog*. Hentet: 24.02.2022 <https://www.skiforeningen.no/aktuelt/godt-samarbeid-i-marka/>
- Skiforeningen.no (2022) *Grunneieravtaler* Hentet 23.03.2022
<https://www.skiforeningen.no/kursogarrangement/norske-skispor/lover-og-regler/grunneieravtaler/>
- Skiforeningen.no (2020) *Løypefres som imponerer* Hentet: 28.02.2022
<https://www.skiforeningen.no/kursogarrangement/norske-skispor/aktuelt/sporfres-imponerer/>

- Skiforeningen.no (2019) *Løyper og grunneiere Beitostølen 2019* Hentet: 24.02. 2022
<https://www.skiforeningen.no/globalassets/pdf-filer/norske-skispor/loypeseminar/presentasjoner-2019/grunneiere-og-loyper-skiforeningen.pdf>
- Skisporet.no *Produksjon av skiløyper i Norge – statistikk* Hentet: 17.02.2022
<https://skisporet.zendeskk.com/hc/no/articles/4417403570834-Produksjon-av-skil%C3%B8yper-i-Norge-statistikk>
- Statistisk sentralbyrå (2020) *Skigåing har blitt mindre populært* Hentet 05.02.2022
<https://www.ssb.no/kultur-og-fritid/artikler-og-publikasjoner/skigaing-har-blitt-mindre-populaert>
- Statsforvalteren i Troms og Finnmark, Motorferdsel og reindrift. Hentet 30.03.2022
<https://www.statsforvalteren.no/troms-finnmark/miljo-klima/motorferdsel/motorferdsel-i-utmark---hensyn-til-reindrift/>
- Thorsnæs, Geir; Sæle, Ove Olsen: idrett i Norge i Store norske leksikon på snl.no. Hentet 9. mars 2022 fra https://snl.no/idrett_i_Norge
- VEDLEGG 2 til veileder om utbyggingsavtaler utgitt av Kommunal- og regionaldepartementet 7. juni 2007

11. Vedlegg

11.1 Intervjuguide

INTERVJUGUIDE

Kommune:

Rolle i kommunen:

Litt om kommunen. (Skiklubber, skiløyper, snøscooterløyper, innbyggere og tilreisende sin bruk av ski- snøscooterløypene i kommunen.)

Litt om eiendomsstrukturen i strøkene med løyper (smale teiger, allmenninger, nær bolig/hytteområder)

- **Hva skal til for å få kommunen til å involvere seg i en slik prosess det er å tilrettelegge for løyper som krever tillatelse fra grunneier?**
- **Er kommunen aktiv i grunneierkontakt og forhandling med grunneier?**

- **Hvilke holdninger har grunneiere til ski- (scooter) løyper over egen eiendom?**
- **Tar kommunen eget initiativ til å dra i gang organisering av løyper?**
- **Har kommunen noen aktuelle løyper under planlegging?**
- **Har dere hatt utfordringer med forhandlinger, i tilfelle hvilke?**
- **Hvilke virkemidler har vært aktuelle for gjennomføring av løyper, dersom det ikke ender med minnelig avtale?**
- **Hvilke grunneiere er det i områdene som berøres av skiløyper? (Skogeiere, jordeiere, eiere av ikke produktive arealer, osv.)**
- **Hvilke grunneiere er det som krever arealleie?**
- **Hva ligger arealleia/kompensasjonen på for ulike areal, viss dette er gitt?**
- **Hvordan stiller kommunen seg til å organisere snøscooterløyper til fornøyleskjøring?**
- **Hvor lenge pleier grunneiere å binde seg til avtalen?**
- **Hvordan er praksisen med å pålegge utbyggere å bekoste eller besørge løyper i utbyggingsavtaler.**
- **Er kommunen ansvarlig for drift alene, i felleskap eller blir det driftet av andre aktører?**
- **Hvilke midler blir brukt til å finansiere løyper?**
- **Er det noe du har lyst til å tilføre?**
- **Er det noen det noen andre du anbefaler å kontakte for utfyllende informasjon?**



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway