

Vedr brøyting av veier på Mysuseter – konsekvenser av tiltak

Jeg registrerer at Sel kommune anker saken til høyesterett og at kommunen samtidig skal nedsette en arbeidsgruppe som skal arbeide med konsekvenser av brøyting. Dette notatet er et innspill til en slik konsekvensanalyse/arbeidsgruppe. Temaet brøyting har juridiske implikasjoner, illustrert med den lange rettsprosessen. Videre har den konsekvenser for lengde på vintersesong og dermed for reiseliv, tjeneste- og handelsnæringene m fl. Begge disse temaene har vært flittig diskutert i ulike nettfora. Men brøyting har også konsekvenser for hytteeiere/-brukere i form av tilgjengelighet for de som ikke får brøytet vei. Dette har i liten grad vært debattert.

Debatten har gått heftig og frontene har stått steilt i mange år. Men hva er årsaken til disse frontene på Mysuseter? Jeg mener dette handler om en stor og kompleks problemstilling der det er vanskelig å se helheten. Diskusjonen flyter usammenhengende fra det ene temaet til det andre. I dette notatet skal jeg forsøke å trekke opp noen av problemstillingene. Innledningsvis en oppsummering om de kjente problemstillingene og deretter konkret om konsekvenser knyttet til tilgjengelighet der jeg drøfter hvordan nytte for noen kan medføre ulempe for andre. Drøftingen legger til grunn noen forutsetninger. Disse må naturlig nok dokumenteres/korrigeres i en konsekvensanalyse. Dette notatet er kun et innspill til en metode.

Brøyting av veier – store variasjoner i nytte og ulempe for hytteeiere

Hyttefolket på Mysuseter har ulikt verdigrunnlag

Stadig flere hytteeiere i fjellområder har i dag vinterbrøyting frem til hytta. Men fortsatt er det mange som søker større grad av villmark og kvalitetene ro-fred-stillhet. Mange av de områdene som er uten veiforbindelse holder svært høyt prisnivå både i Norge og i utlandet. De høyeste prisene på hytter på Mysuseter finner vi også i de veiløse områdene. Mange av hytteeierne har kjøpt hytte i et område de har ønsket veiløst, stille og naturnært til nasjonalparken. Dersom disse hytteeierne hadde ønsket vintervei, så hadde de nok heller kjøpt hytte på Oppdal (om de bor i Trondheim) eller Sjusjøen/Hafjell/Skei/Gålå (om de bor i Oslo). Det er lang reisevei til Mysuseter fra alle større byer og nok av alternative hytteområder å velge i.

Det betyr: Når noen vil forandre på grunnpilaren for hvorfor mange har hytte ved Rondane nasjonalpark, blir det motstand.

Det blir viktig for arbeidsgruppen å gjennomføre en grundig undersøkelse av hvilke kvaliteter som gjør at hyttefolket har valgt Mysuseter som feriested. Har Mysuseter noen kvaliteter som man ikke finner andre steder, og i så fall hvilke er disse?

Lav bruk i helgene, gjør at feriene er desto viktigere.

Noen forfekter at vinterbrøyting gir økt bruk av hyttene på Mysuseter. Økt bruk vil si helgebruk, for det er i dag høy bruk i feriene. Forskere har dokumentert at hyppigheten i helgebruk avtar betraktelig når reisetiden til hytta er over 3 timer. Det er også dokumentert at de destinasjoner med et betydelig opplevelses- og aktivitetsprodukt på stedet, brukes mer i helgene. Få reiser til hytta for å gå på ski dersom løypetilbudet hjemme er bedre. Er bruken av hyttene langs brøytet vei på Mysuseter høyere enn de hyttene som ikke har brøyting?

Det betyr: Man må gjøre en grundigere undersøkelse hos hyttefolk før man konkluderer med årsak til lav helgebruk og hva som skal til for å øke bruken.

Utfordrende å finne nye løypetraseer i bratt terreng og spredt hytteutbygging

Brøyting krever et nytt løypenett. Med svært bratt terreng, hytter spredt over store områder og fremtidig brøytede tilførselsveier til mange hytter, vil gjøre det utfordrende å finne nye traseer og kostbart å tilrettelegge dem for lite snø (20-30 cm). Løyper i terrenget trenger nær en halv meter snø før de er gode, og på Mysusetter kommer snøen sent i sesongen. Sesongen kan altså bli kortere. I et område med lang reisevei til de store byene og lavt helgeopphold vil feriene være svært viktige. Et bortfall av skispor i juleferien og nyttårshelgen vil være kritisk.

Tidligskiløyper lagt i veibanen er i dag et svært innbringende tilbud for alle de store vinterdestinasjoner i Oppland. Sjusjøen åpner skisesongen i oktober/november, og innen Fursjøveien normalt har vært sporsatt til jul har Budor, Gåsbo, Natrudstilen, Sjusjøen, Nordseter, Skeikampen, Gålå, Austli, Hafjell, Kvitfjell vært fullbooket i mange uker. På Kvamsfjellet valgte løypelaget å starte med skuterkjøring i terrengløypene for å få løyper klar til jul, fordi det var for lite snø i terrengløypene for preppemaskinen. Der er veiene brøytet. På alle de nevnte destinasjonene kjøres tidligskispor på seterveier og skogsbilveier. Det er veiene som gir tidlig sesongstart. Bortfall av seterveier og skogsbilveier gir økonomiske konsekvenser.

Det betyr; Et løypenett i november-desember er kritisk. Jule- og nyttårshelgen står i fare.

Disse delproblemstillingene har vært gjengangere i debatten. Men den neste problemstillingen jeg trekker opp har vært mindre belyst.

Konsekvensvurderinger må ta utgangspunkt i at alle fire veier på sikt (kan) brøytes

I dag er det kun i Ulvangsveien hytteeiere krever brøyting, men gikk det juridiske utfallet kan det komme krav om brøyting av Fursjøveien, Gråhøvegen og Tjønnebakkvegen i løpet av noen få år. Vi velger derfor å drøfte ut fra en situasjon der alle fire veier (som i dag er skiløyper) brøytes. (Ulvangsveien, Tjønnebakkvegen, Fursjøveien og Gråhøvegen – alle omtalt som «hovedvei» i dette innlegget)

Å brøyte alle fire hovedveiene gir direkte nytte kun for et 50-talls hytter

Desto lenger avstand mellom bildør og hyttedør, desto mindre nytte har en hytte av brøytet vei. Vi setter 25 meter mellom bil og hyttedør som en *tenkt* kritisk grense. Desto lenger avstand, desto brattere bakke, desto mer plunder og heft knyttet til å måtte spa seg fram til døra. Hytta må derfor ligge tett ved veien/p-plassen for at man vil velge brøyting framfor skuter.

Svært få hytter ligger så tett ved hovedveiene at de vil få brøyting helt frem til 25 meter fra døra. En rask optelling tilsier at det kan dreie seg om 10-15 hytter langs Ulvangsveien, 2 langs Fursjøveien, 6-7 langs Gråhøvegen og anslagsvis rundt 20 i øvre deler av Tjønnebakkvegen.

Det betyr; Bare rundt 50 hytter (anslag) av totalt 700 vil få nytte av vei til hytta dersom alle hovedveiene brøytes.

Store kostnader ved utbedring av tilførselsveier og store landskaps-/terrenginngrep

For hytter med lenger avstand til hovedvei, må tilførselsveier oppgraderes til vintervei med parkeringsplass som tåler brøytebil. Hvor mange som etablerer slik adkomst avhenger av om det er praktisk mulig å få vintervei til døra og om man har ønske eller økonomisk evne til å oppruste adkomstvei og p-plass for vinterbruk. De fleste hyttene ligger spredt over store områder og hyttene har i dag smale, bratte sommerveier som ikke egner seg for vinterkjøring uten betydelig oppgraderinger. Mange parkerer på grasbakker i terreng.

Selv har jeg en hytte som ligger 80 meter bratt opp fra Gråhøvegen. For oss vil vinterbrøyting ikke gi noen nytte før vi har gjennomført store investeringer og gjort betydelige terrenginngrep på vei og parkering. Jeg har også en annen hytte der adkomsten er over et jorde. Her vil det bli svært kostbart å etablere vintervei som kan brøytes. (Se bilde bakerst i notatet).

De fleste hytter på Mysuseter er bygget for sommeradkomst langs en tilførselsvei hvor verken denne eller parkeringsplass er egnet for brøytebil. Vi kan legge til grunn at en kostnad for utbedring av tilførselsvei fram til hytta med parkeringsplass vil koste minst 50 000 kroner for en avstand på rundt 100 meter. Desto dyrere, desto færre vil gjøre investeringen. I tillegg til disse 50 000, må det forventes minst 5 000 kroner i brøytekostnad og veiutbedringer per hytte per år. Det gir totalt kr 100 000 på 10 år. Brøytekostnadene øker med vind (føyking) og snøfall og med økt helgebruk. 5 000 kroner er kanskje alt for lite. Store kostnader for noen og helt umulig å få vintervei til døra for svært mange, begrenser antallet som vil få nytte av brøyta veier. Et tenkt eksempel er at 150 hytter har mulighet til å opparbeide vintervei med parkeringsplass egnet for brøyting innenfor en ramme på 50 000 kroner. Ved resterende hytter vil 50 000 kroner være for snaut. (Dette er kun stipulerte anslag basert på egne kostnader ved veiutbedringer. I en analyse må slike priser dokumenteres).

Det betyr; Fortsatt står vi igjen med 500 av 700 hytter som er uten vintervei. Et betydelig flertall av hyttene har enten ikke topografisk mulighet, vilje eller økonomisk evne til å opparbeide tilførselsveier fra hovedveinettet til egen hytte og gruset parkering nær hyttedøren. Men kan ikke disse da bare fortsette å bruke skuter?

Kollektivtransporten som flertallet vil være avhengig av henger i en tynn tråd.

Dagens skutertilbud på Mysusæter oppleves å være velfungerende for svært mange fordi du alltid får tak i en skuter og du får transport helt frem til døren. Det er en praktisk og effektiv løsning uten behov for å ta et eneste spadetak. Vi kan sende en sms onsdag og be om frakt torsdag og jeg har aldri opplevd å ikke få tak i skuter.

Da skuter verken kan kjøre i gruset eller brøytet veibane, må det opparbeides nye traseer for skutertransport til de 500 resterende hyttene. Delvis eksisterer det alternative skutertraseer i dag, delvis eksisterer de ikke. På strekningen Gråhøvegen og Ulvangsvegen vil ny skutertrase være vanskelig/umulig å etablere. Der skutertraseer legges i terreng, kreves en viss snømengde for å kunne kjøre. *Det er altså ikke sikkert skuteren kommer frem til mange av hyttene før det er kommet tilstrekkelig med snø slik at terrengtraseene kan brukes.*

Et velfungerende kollektivtilbud (som i dag hvor du kan bestille en skuter hver dag hele vinteren) vil reduseres desto mindre markedet blir – altså desto flere med vei helt fram. Etter drøfting med folk som kjenner økonomien i skuterkjøringen, vil det være vanskelig å opprettholde dagens skutertilbud om man står igjen med 4-500 hytter. Fleksibiliteten i tilbudet vil avta og dermed økt ulempe for de som må bruke skuter. Dette kan medføre redusert – eller helt bortfall av – tilgjengelighet.

Oppsummert; Brøyting av alle hovedveiene og 150 tilførselsveier vil gi nytte for et lite mindretall og vil samtidig øke ulempen for det store flertallet av hytter. Det kritiske vil være hvor mange som kan etablere tilførselsveier for brøyting før bortfallet av skutertjeneste oppstår? Og hva vil skje langs de veiene der alternative skutertraseer ikke kan opparbeides? Eller før det er nok snø til å kjøre skuter i terrengtraseene? Dersom målet er økt bruk, er det naturlig å vurdere denne opp mot redusert bruk i de hyttene som får dårligere tilgjengelighet.

Desto flere tilførselsveier som brøytes, desto vanskeligere å etablere et løypenett.

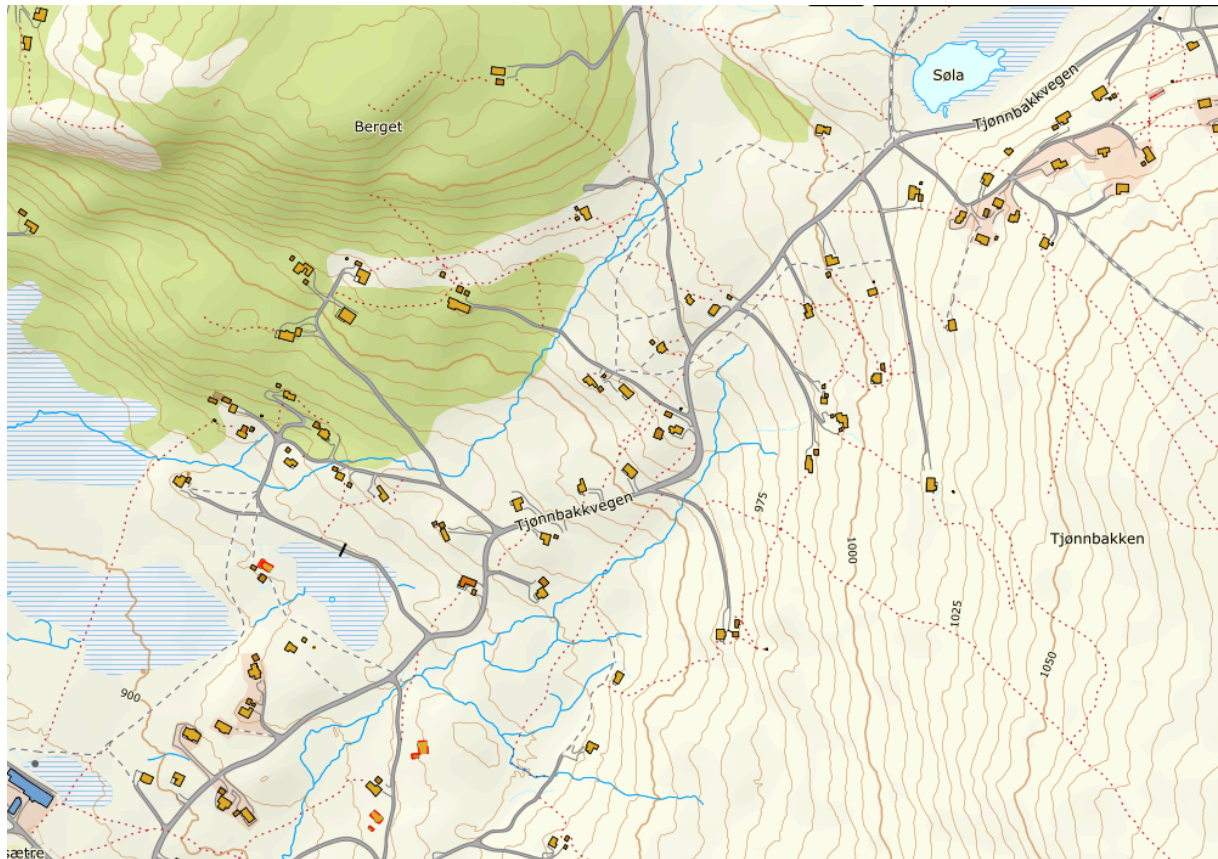
Det er mange stikkveier ut fra de fire hovedveiene som har en standard som kan brøytes. Langs Fursjøveien har vi veien til Veggumfeltet, Punghaugen og Nyhuslia. I tillegg vil veiene til enkelthytter kunne brøytes. Desto flere sideveier som brøytes, desto flere veier må krysses. Dersom vi setter en

grense på 5 veikrysninger som akseptabelt før skiløperne synes tilbudet blir uinteressant, vil det ikke være mulig å etablere skiløype verken opp Tjønnebakken eller langs Fursjøveien. Kartet under viser veiene som må krysses dersom alle brøyter sideveiene langs Fursjøveien. Sør for veien vil det være 5 veier å krysse i tillegg til at man må krysse hovedveien for å komme inn på skiløypa til Glitterdalen. Nord for veien vil det bli enda flere veier å krysse ettersom man da må krysse Fursjøveien to ganger pga bratt lende.



På det neste kartet vises antall veier som må krysses dersom Tjønnebakkveien brøytes. Dersom skiløypa startet på Letruds parkering og legges på vestsiden av Tjønnebakkveien vil det være nødvendig å krysse anslagsvis 8 veier før man er på vidda. Dersom den legges på østsiden vil det være nødvendig å krysse 8-10 veier.

Det betyr: Desto flere sideveier som brøytes ut fra hovedveiene, desto flere veier må skiløypene krysses. Sideveiene vil normalt bli snøfrie fra mars og kan måtte strøs tidligere på vinteren. Det gir svært mange steder der man må ta av seg skiene for å komme på tur. Desto flere kryssninger, desto dårligere kvalitet på løypenettet. Hele hyttefeltet på Mysuseter er bygget ut over tid – lenge før noen brød seg om struktur på veinettet. Med bratt lende under Berget, Kaasi, Ranglarhø og Gråhø vil det være utfordrende å lage et nytt løypenett og når det i tillegg skal søkes å unngå for mange veikrysninger, blir det utfordrende å etablere et attraktivt løypenett på Mysuseter.



Flere må ta bena fatt langs tilførselsveiene for å komme seg ut i løypenettet

Avstand fra hyttedør til skiløype vil øke for de fleste hyttene. Skiløpere vegrer seg for å gå på vei for å komme til skiløypa. Skoene, og spesielt skistøvler er glatte, brøytet vei kan være islagt, og en distanse utover 400 meter vil for de fleste oppleves som en ulempe, og umulig for de med pulk og små barn. Kanskje velger flere å bruke bil i stedet, og da trengs det også parkeringsplasser ved løypene. Ulempen for hytteeierne med å gå på bena langs veien for å komme til skiløype skal altså veies mot nytten av å få biltransport helt frem til hyttedøren. Før man brøytet brukte man jo sommerveien til hytta som skiløype.

Det betyr: Desto lenger avstand mellom hytte og skiløype, desto større er ulempen i forhold til nytten av bilvei frem til hytta. Desto lenger avstand, desto raskere øker behovet for å forflytte seg internt på Mysusester med bil mellom hytte og utfartssted.

Konsekvens – økt nytte for et lite mindretall gir økt ulempe for det store flertallet

Det er grunn til å forvente at det store flertallet av hytter enten ikke har topografisk mulighet eller økonomisk vilje/evne til å oppgradere sine tilførselsveier til vinterveier. Vårt anslag er at rundt 4-500 hytter vil måtte ha skutertransport uansett. Men dette er en kritisk masse for kollektivsystemet som da kan reduseres eller falle bort. I tillegg vil skutertraseer i terreng kreve mer snø og traseer som erstatning for Ulvangsveien og Gråhøvegen eksisterer ikke. Mange hytteeiere vil i så fall måtte stille tiden tilbake til 60-tallet og kjøpe pulk. Det kan redusere bruken. Et nytt løypenettet vil ikke kunne tilby skispor i juleferien uten betydelige investeringer, og sesongen blir en ferie kortere. I tillegg vil avstanden til løypenettet øke og de fleste (både de med og uten vintervei) må gå langs vei for å komme ut i løypene. En vintervei for et fåtall hytter vil forverre adkomstmulighetene for det store flertallet av hytter. Kanskje går bruken totalt sett ned. De som kommer best ut av vinterbrøyting vil være lokalt næringsliv ifm brøyting og oppgradering av tilførselsveinettet og vedlikehold av hovedveinettet.

Eablering av p-plasser ved løypenettets utgangspunkt kan være en enkel løsning

Det er så store kostnadsmessige begrensninger knyttet til utvikling av løypenett og et vinterveisystem, at vi kan komme i en situasjon vi har sett mange steder; det må tilrettelegges for parkeringsplasser i enden av de brøyta veiene. En test kunne være at kommunen etablerte en stor p-plass innerst i den gamle delen av Ulvangsvegen – der kommunen er grunneier – for å teste ut om dette er det beste alternativet.