



VEILEDER

M-1292 | 2019

Plan for friluftslivets ferdselsårer



Utførende institusjon:

Miljødirektoratet

M-nummer:

1292

År:

2019

Sidetall:

42

Utgiver:

Miljødirektoratet

Forfatter(e):

Miljødirektoratet i samarbeid med Salten friluftsråd

Tittel - norsk og engelsk:

Plan for friluftslivets ferdselsårer

Plan for pathways for outdoor recreation

4 emneord:

Planlegging

Friluftsliv

Ferdselsårer

Kartlegging

4 subject words:

Mapping

Planning

Outdoor recreation

Pathways

Forside:

Salten friluftsråd

Design og trykk:

Skipnes Kommunikasjon AS

Kartgrunnlag i alle kartillustrasjoner:

@Geovekst, Kartverket, Open streetmap og

Miljødirektoratet. Kartillustrasjoner i veilederen

er laget for å illustrere ulike eksempler og

innholdet kan avvike fra originale data.

Sammendrag:

Plan for friluftslivets ferdselsårer er et virkemiddel for å identifisere, ivareta og utvikle stier, turveier, løyper og leder som er viktige for vår utøvelse av friluftsliv.

Veilederen viser hvordan temaplaner for slike ferdselsårer kan utarbeides på en systematisk og målrettet måte. Den beskriver arbeidet steg for steg fra oppstart av planarbeid, til kartlegging av nå-status, analyse og forslag til tiltak, og fram til endelig vedtak.

Veilederen henvender seg i utgangspunktet til kommunene, men skal kunne brukes av alle som har som oppgave å lage slike planer.

Summary:

Plan for pathways for outdoor recreation is a measure to identify, maintain and develop walking paths, hiking trails and tracks that are important for undertaking outdoor recreation.

The plan gives guidance on how thematic plans for such pathways can be worked out in a systematic and purposeful way.

Step by step it describes what is needed from start-up of planning efforts, to mapping and identification of present status, analysis and recommendations for measures and to final decision and approval.

The plan is primarily targeted towards municipalities, but may be used as guidance by any authority or organization who is tasked with making such plans.

Innhold

1. Innledning	4
2. Målsetting	4
2.1 Hvorfor lage en Plan for friluftslivets ferdselsårer?.....	4
2.2 Hva er en Plan for friluftslivets ferdselsårer?	5
2.3 Begrepsavklaring	6
2.3.1 Friluftsliv	6
2.3.2 Traséer, ferdselsårer og målpunkt.....	6
2.3.3 Kartdata	7
3. Arbeidet steg for steg.....	7
3.1 Steg 1: Oppstart av arbeidet	8
3.1.1 Forankring/vedtak om oppstart.....	8
3.1.2 Utarbeide prosjektplan	8
3.1.3 Oppstart av prosjektgruppa og annonsering.....	10
3.2 Steg 2: Kartlegge nå-status.....	10
3.2.1 Kartlegge målpunkt og ferdselsårer	10
3.2.2 Supplere kartlegging ved involvering av eksterne	12
3.2.3 Registrere traséer og målpunkt som er relevant for planarbeidet.....	13
3.2.4 Innhente annen relevant informasjon	16
3.3 Steg 3: Analysere og vurdere tiltak	16
3.3.1 Kvalitetssikre mål.....	17
3.3.2 Analysere avvik mellom nå-status og mål	17
3.3.3 Foreslå tiltak	18
3.3.4 Registrere foreslåtte tiltak	20
3.3.5 Vurdere foreslåtte tiltak opp mot andre forhold.....	20
3.3.6 Analyser tiltak opp mot målene for arbeidet.....	23
3.3.7 Vekte og prioritere tiltak opp mot måloppnåelse	23
3.4 Steg 4: Sammenstilling og vedtak.....	23
3.4.1 Sammenstille planen	23
3.4.2 Høring.....	26
3.4.3 Vedtak av planen	26
4. Bruk av GIS i arbeidet.....	27
4.1 Bruk av GIS i de ulike stegene.....	27
4.1.1 Steg 2: Kartlegging av nå-status.....	27
4.1.2 Steg 3: Analysere og vurdere.....	29
4.1.3 Steg 4: Sammenstilling og vedtak.....	29
4.2 Nasjonale friluftslivsdatasett må oppdateres med ny informasjon.....	30
4.3 Utvidet GIS-arbeid: Segmentering/oppdeling	30

Vedlegg:

1. Vedlegg 1: Oversikt over datakilder
2. Vedlegg 2: Utvidet egenskapstabell for traseer og målpunkt
3. Vedlegg 3: Eksempler på prosjektplan
4. Vedlegg 4: Eksempel på målformuleringer

1. Innledning

Stortingsmelding 18 (2015-16) Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet legger stor vekt på å ivareta og utvikle mulighetene for å utøve friluftsliv i nærmiljøet, slik at alle har mulighet til å være fysisk aktive og oppleve natur i hverdagen. Parkene, grønnstrukturen og markaområdene rundt byene er viktige områder for friluftslivet, og har mest bruk. I tillegg er strandsonen og skog- og fjellområdene over hele landet viktige friluftslivsområder, sommer som vinter.

Mye av arbeidet med friluftsliv har vært rettet mot ivaretagelse av arealer, mens friluftslivets ferdselsårer i seg selv og sammenhengen mellom arealene har hatt mindre fokus. Stier, turveger, løyper og leder er avgjørende for vår utøvelse av friluftsliv, og arbeidet med ferdselsårer har fått en sentral plass i stortingsmeldingen. Fokuset på friluftslivets ferdselsårer følges opp i regjeringens Handlingsplan for friluftsliv. I handlingsplanen initierer regjeringen et flerårig prosjekt med formål å fremme planlegging, opparbeiding, skilting og merking av sammenhengende nettverk av turstier.

For å kunne tilrettelegge for et godt tilbud av ferdselsårer for friluftslivet er det viktig at kommunene har kunnskap om hvilke ferdselsårer de har, hvilke behov de dekker og hvordan de kan utvikles på en bærekraftig måte for å skape mer aktivitet. Utvikling av ferdselsårene kan være alt fra å etablere rundturer, synliggjøre attraktive turmål, vedlikeholde gamle og tilrettelegge nye ferdselsårer, og å skilte og merke disse.

Sti- og løypeplaner er et kjent begrep. Slike planer har vært utarbeidet i mange ulike former og for mange ulike formål, men har ikke hatt en felles metodisk tilnærming og oppbygging. Formålet med denne veilederen er blant annet å presentere hvordan arbeidet kan gjennomføres på en systematisk måte, tilpasset den enkelte kommunes egne målsettinger og behov. Selv om det i veilederen gjennomgående brukes begrep som ferdselsårer, turruter, traseer og plan for friluftslivets ferdselsårer så vil det i mange tilfeller være det som er kjent som sti- og løypeplaner som skal utarbeides.

Veilederen henvender seg i utgangspunktet til kommuner. Intensjonen med veilederen er likevel at alle som har som oppgave å lage en plan for

friluftslivets ferdselsårer skal få nytte av den. Veilederen og metoden kan av den grunn like gjerne brukes av frivillige organisasjoner, destinasjonsselskap, interkommunale friluftsråd og andre private og offentlige aktører.

Mange aktører er involvert i arbeidet med å tilrettelegge verktøy for å identifisere, ivareta og utvikle friluftslivets ferdselsårer. Denne veilederen må derfor sees i sammenheng med blant annet Nasjonal database for tur og friluftsruter, Merkehåndboka og veilederen Naturvennlig tilrettelegging. I tillegg finnes det mye god informasjon og veiledning utgitt av både offentlige og frivillige aktører.

2. Målsetting

2.1 Hvorfor lage en Plan for friluftslivets ferdselsårer?

Det å gå på tur er viktig for folks helse og livskvalitet, og det er et mål for friluftslivspolitikken at alle skal ha mulighet til å drive friluftsliv i nærmiljøet og naturen ellers. For å nå det nasjonale målet om at befolkningen skal utøve friluftsliv jevnlig, kreves god tilgang til turmuligheter og attraktive naturområder.

Stiene, løypene og ledene vi følger på tur er avgjørende for vår utøvelse av friluftsliv, og det er klare sammenhenger mellom utforming av ferdselsårene og bruken av dem. Rundturer og turer i naturlige omgivelser er mer attraktive enn turer som går fram og tilbake eller i bebygde og trafikkerte områder. Nærhet til ferdselsårene er også vesentlig. Undersøkelser viser at avstanden fra bosted til nærmeste turmulighet er helt avgjørende for utøvelse av friluftsliv i hverdagen.

En studie utført av NINA viser at skilting og merking er gode tiltak som fører til økt bruk. Hovedfunnene i studien er at turrutene ble mer brukt etter at de ble skiltet og merket, og at det kom til nye og uerfarne brukere.

Målet med å lage en plan for friluftslivets ferdselsårer er å identifisere, ivareta og utvikle friluftslivets ferdselsårer for å sikre et attraktivt tilbud til befolkningen med tanke på folkehelse, livskvalitet, bolyst og reiseliv. Gjennom å utarbeide en plan vil dette arbeidet systematiseres, målrettes og effektiviseres. Aktiv medvirkning i planprosessene vil sikre at ulike interesser avstemmes.

Planen vil bidra til å etablere et viktig kunnskapsgrunnlag for å ivareta friluftsliv i annen arealplanlegging, og samtidig være en plan for hvordan ferdselsårene kan utvikles på en bærekraftig måte. En plan for friluftslivets ferdselsårer vil danne grunnlag for en oppdatering av Nasjonal database for tur- og friluftsruter og FKB-TraktorvegSti. Sammen med kartlagte og verdsatte friluftslivsområder inngår disse datasettene i det offentlige kartgrunnlaget, og er viktig i bidraget med å sikre areal og sammenhenger for friluftslivet.

Ulike kommuner kan ha ulike mål for hva de ønsker å oppnå med en plan for friluftslivets ferdselsårer. Det kan være alt fra å skaffe en oversikt over stier og løyper som eksisterer, tilrettelegge for nærturer i tettstedsområder og til å kanalisere ferdsel av hensyn til sårbart naturmangfold. Uavhengig av ambisjonsnivået vil en målrettet og systematisert tilnærming lette arbeidet.

Plan for friluftslivets ferdselsårer lages fordi planen:

- synliggjør, gir oversikt og kunnskap om ferdselsårene som har betydning for friluftslivet
- ivaretar en infrastruktur som er viktig for folks helse, trivsel, livskvalitet, bolyst og tilhørighet
- øker fokuset på fagfeltet i organisasjonen og samfunnet
- bidrar til å sikre ressurser, areal, forutsigbarhet og mer langsiktighet i arbeidet
- danner grunnlag for å sikre temaet i planer etter plan og bygningsloven
- målretter og systematiserer arbeidet for å gi befolkningen et bedre tilbud
- skaper nyttige nettverk mellom aktørene
- danner grunnlag for å søke om midler, som spillemidler, sikringsmidler, private midler m.v.
- bidrar til å avklare interessekonflikter

2.2 Hva er en Plan for friluftslivets ferdselsårer?

En plan for friluftslivets ferdselsårer er en temaplan som gir en oversikt over viktige og relevante ferdselsårer for friluftslivet i en kommune eller et nærmere geografisk område. Planen skal gi en beskrivelse av nåsituasjon, og skissere tiltak for å ivareta og utvikle ferdselsårene i tråd med mål som er satt for planarbeidet.

I tillegg til ferdselsårer er det naturlig at planen omhandler utgangspunkt for turer og turmål. Eksempler på utgangspunkt og turmål kan være parkeringsplasser, kollektivknutepunkt, utsiktspunkt, serveringshytter eller andre attraksjoner, som for eksempel kulturminner. Planen kan vise hvordan slike "målpunkt" knyttes sammen med ferdselsårer for å gi et godt og attraktivt tilbud.

Kommunen avgjør hvor plan for friluftslivets ferdselsårer hører hjemme i kommunens plansystem. Veilederen tar utgangspunkt i at planen utarbeides som en temaplan uten juridisk binding. Elementer og tiltak i planen kan senere innarbeides i annet planverk for å sikre juridisk eller økonomisk binding. Alternativt kan kommunen for eksempel utarbeide planen som en kommunedelplan etter plan- og bygningsloven.

En plan for friluftslivets ferdselsårer kan utarbeides av kommunen eller andre aktører, som frivillige organisasjoner, destinasjonsselskap, interkommunale friluftsråd og andre offentlige aktører

En ferdig plan vil bestå av tre hoveddeler:

- **en tekstdel/planbeskrivelse**, der planens effekt- og resultatmål, hovedinnhold, analyser og virkninger beskrives, samt de hovedgrepene som gjøres for å nå målene.
- **en tiltaksdel/handlingsplan** som beskriver hvordan planen skal følges opp konkret, med prioriteringer, strategier, tiltak, ansvar, økonomi og eventuelle andre oppfølgingspunkter.
- **et temakart** som viser eksisterende og eventuelt planlagte og foreslåtte ferdselsårer, turruter og målpunkt.

En plan for friluftslivets ferdselsårer bør i utgangspunktet gjelde hele kommunen, men kan også gjelde andre geografisk avgrensede områder. Den kan eksempelvis utarbeides for flere kommuner eller for et naturlig sammenhengende turområde som et markaområde, fjellområde eller et sammenhengende kystområde. Den kan også avgrenses til visse typer ferdselsårer eller brukstyper, for eksempel merkede turruter.

Planen skal gi en oversikt over friluftslivets ferdselsårer ut fra formålet med planen, klargjøre behov opp mot målet med arbeidet og foreslå endringer på et overordnet nivå. Det kan være endringer i eksisterende ferdselsårer eller nye forbindelseslinjer og traséer. Der det er behov for detaljplanlegging, som skiltplaner, konkret fastsetting av ny trasé, prosjektering av turveier mv, er dette tiltak som følges opp i etterkant.

Det er viktig å understreke at planen ikke er en overføring av ansvar fra frivillig sektor til det offentlige. Ferdselsåreplanen skal sikre en oversikt over hva som bør gjøres, og bidra til at aktørene får bedre samhandling. Planen skal skape en felles forståelse for målsettingen med arbeidet og bedre avklaring av de ulike partenes oppgaver og roller.

En ferdig plan inneholder:

- klart formulerte mål for arbeidet
- kart med eksisterende ferdselsårer og turruter som er relevant for planarbeidet, samt turmål og turutgangspunkt (målpunkt) i planområdet
- informasjon om og beskrivelse av ferdselsårene, turrutene og målpunktene
- en presentasjon av analysene, herunder måloppnåelse og mangler og forbedringspunkter som er avdekket
- forslag til prioritering av tiltak basert på de målene som er satt for arbeidet
- en konkret beskrivelse av hvordan arbeidet skal følges opp

En ferdig plan vil ikke:

- gi en oversikt over alle ferdselsårer i et nærmere geografisk avgrenset område
- innebære en offentlig overtakelse av ansvar for ferdselsårer som håndteres av frivillige, grunneierlag, bedrifter, enkeltpersoner mv.
- være en detaljert tiltaksliste knyttet til de enkelte traséene, for eksempel skiltplan eller detaljprosjektering av en turvei.

- resultere i et dokument med juridisk binding for arealbruk eller overføring av rettigheter.

Når en plan er vedtatt skal denne følges opp. Oversikt over veiledere som gir informasjon om hvordan konkrete tiltak praktisk gjennomføres og utformes finnes på Miljødirektoratet.no og på Merkehåndboka.no.

2.3 Begrepsavklaring

I dette kapitlet defineres sentrale begrep som brukes i veilederen. Se Merkehåndboka.no for avklaring av flere relevante begrep.

2.3.1 Friluftsliv

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Det er i tråd med definisjonen som legges til grunn i Stortingsmelding 18 (2015–16) Friluftsliv — Natur som kilde til helse og livskvalitet.

2.3.2 Traséer, ferdselsårer og målpunkt

Trasé defineres i denne sammenheng som en korridor i terrenget for både foreslåtte, planlagte og eksisterende ferdselsårer og turruter. En trasé har et definert start- og sluttspunkt.

Ferdselsårer er traséer for ferdsel som er synlige i terrenget i den sesongen som er aktuell for bruk, og leder for ferdsel på vann og over breer.

Ulike ferdselsårer:

Sti er et tydelig, smalt og sammenhengende tråkk i terrenget som har oppstått gjennom bruk eller aktiv tilrettelegging.

Turveg er en opparbeida og sammenhengende ferdselsåre med jevnt og fast toppdekke i minst 1,2 m bredde.

Led er ferdselsårer på vann og over breer.

Løyper er ferdselsårer på snødekt mark som jevnlig trækkes eller prepareres, eller som merkes eller kvistes som traséer for vinterferdsel.

Turruter er skilta, merka og kartfesta traséer for ferdsel i den sesongen som er aktuell for bruk. Det skilles mellom flere typer turruter, se Merkehandboka.no for mer informasjon.

Turforslag er en anbefalt tur. Turforslag er ikke en del av det offentlige kartgrunnlaget (DOK). Turforslag formidles bl.a. på ulike turportaler, informasjonsbrosjyrer, turkort og gjennom muntlig overlevering.

Målpunkt er både steder der det er naturlig å starte og avslutte bruken av ferdselsårene og attraksjoner/steder som motiverer til bruk av dem. Eksempler på slike steder er holdeplasser for offentlig transport, innfallsporter, parkeringsplasser, utsiktspunkt, serveringssteder, skoler/barnehager, kulturminner, osv.

2.3.3 Kartdata

FKB står for Felles KartdataBase og er en viktig del av Norges felles, detaljerte kartinformasjon. Mer informasjon finner du på geonorge.no.

N50 er et fullstendig kartdatasett produsert av Kartverket og tilpasset målestokkområdet 1:25 000 til 1:100 000.

Nasjonal database for tur- og friluftsruter er en felles nasjonal database for turruter som er knyttet opp mot et forvaltningsregime. Det betyr at en kommune, lag eller organisasjon har ansvar for tilrettelegging som skilting og merking av turruta.

FKB-TraktorvegSti inneholder senterlinjegeometri for traktorveger, gangveger, stier og andre typer samferdselsnettverk som ikke forvaltes i Nasjonal vegdatabank (NVDB –en database med informasjon om statlige, kommunale, private, fylkes- og skogsbilveger)

3. Arbeidet steg for steg

Denne delen av veilederen tar for seg arbeidsprosessen steg for steg. Fasene i prosessen kan skisseres på følgende måte:

STEG 1: OPPSTART

- Forankring/vedtak om oppstart
- Utarbeide prosjektplan
- Oppstart av prosjektgruppa og annonsering

STEG 2: KARTLEGGE NÅ-STATUS

- Kartlegge ferdselsårer, turruter og målpunkt
- Supplere kartlegging ved involvering av eksterne
- Registrere traséer og målpunkt relevant for arbeidet
- Innhente annen relevant informasjon

STEG 3: ANALYSERE OG VURDERE TILTAK

- Kvalitetssikre mål
- Analysere avvik mellom nå-situasjon og mål
- Foreslå tiltak
- Registrere foreslåtte tiltak
- Vurdere foreslåtte tiltak opp mot andre forhold
- Analysere tiltak opp mot mål
- Vekte og prioritere opp mot måloppnåelse

STEG 4: SAMMENSTILLING OG VEDTAK

- Sammenstille planen
- Høring
- Vedtak av planen

3.1 Steg 1: Oppstart

STEG 1: OPPSTART

- a. Forankring/vedtak om oppstart
- b. Utarbeide prosjektplan
- c. Oppstart av prosjektgruppa og annonsering

STEG 2: KARTLEGGING AV NÅ-STATUS

STEG 3: ANALYSERE OG VURDERE TILTAK

STEG 4: SAMMENSTILLING OG VEDTAK

3.1.1 Forankring/vedtak om oppstart

Arbeidet med plan for friluftslivets ferdselsårer kan forankres på ulike måter:

- Gjennom kommunens planstrategi, jf. § 10-1 i plan- og bygningsloven.
- Ved å legge plan for friluftslivets ferdselsårer inn som et tiltak i forpliktende planer i kommunen, for eksempel kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet eller tilsvarende.
- Gjennom vedtak i kommunestyret eller det politiske utvalget som har ansvar for fagfeltet.

Arbeidet bør ikke starte opp uten noen form for politisk forankring i kommunen. Dersom arbeidet dekker flere kommuner bør arbeidet forankres i hver enkelt kommune.

Ved de to første alternativene er det tilstrekkelig at de overordnede rammene for arbeidet beskrives der planen forankres. En mer detaljert prosjektplan kan utarbeides i etterkant og godkjennes administrativt. Prosjektplanen kan eventuelt legges fram som orienteringssak hos aktuelt politisk utvalg.

Hvis planen forankres gjennom vedtak i kommunestyret eller annet politisk utvalg bør prosjektplanen utarbeides som grunnlag for saksframlegget.

Vedlegg 3 viser to eksempler på prosjektplaner.

Arbeidet med planen kan også gjøres av andre enn kommunen. Der det er en organisasjon som skal utarbeide planen bør oppstart forankres i styret.

3.1.2 Utarbeide prosjektplan

Det bør utarbeides en prosjektplan tilpasset prosjektet. Følgende innhold anbefales:

Navn på planen

Navnet på planen bør gjenspeile hvordan planen er tenkt avgrenset. Skal planen ta for seg et bredt spekter av ferdselsårer er det naturlig å bruke ordet ferdselsårer i tittel, eventuelt sti- og løypeplan. Omhandler planen bare merke og skilte turruter er det naturlig å kalle den en turruteplan.

Bakgrunn

Prosjektplanen må synliggjøre hvor arbeidet er forankret, jf. kap 3.1.1, for eksempel gjennom planstrategi, kommunedelplan for idrett og friluftsliv e.l.

Mål for arbeidet

Målet er førende for arbeidet som settes i gang, og skal defineres i prosjektplanen. Målformuleringene er i stor grad bestemmende for retningen og omfanget av planarbeidet, og oppfølgingen i etterkant.

Målformuleringer deles i:

- Effektmål som beskriver formål og virkningene planen skal ha på et overordnet nivå.
- Resultatmål som beskriver hvordan arbeidet med planen skal bidra til å nå effektmålene. Dette er konkrete mål for hva som skal oppnås med planen.

Det er viktig at resultatmålene blir så presise som mulig. Konkrete mål vil lette analysearbeidet og prioriteringen av tiltak. Se vedlegg 3 for eksempler på målformuleringer.

Avgrensningen av arbeidet

Arbeidet avgrenses tematisk, geografisk og tidsmessig. Sammen med målene setter avgrensningen rammene for arbeidet.

Planarbeidet kan avgrenses til enkelte typer ferdselsårer, for eksempel stier, løyper eller leder. Det kan også avgrenses til turruter eller visse bruksformer, for eksempel sykkelstier. Arbeidet kan selvfølgelig også gjennomføres ved å se på hele bredden av ferdselsårer og bruksformer.

Planarbeidet kan avgrenses geografisk. For kommunene vil det i utgangspunktet være naturlig å avgrense arbeidet til hele kommunen, men det kan også være aktuelt å gjennomføre arbeidet for et markområde,

et utfartsområde eller for store sammenhengende turområder uavhengig av administrative avgrensninger.

Planarbeidet kan avgrenses tidsmessig. Planens varighet må vurderes opp mot det som ønskes oppnådd med planen. Er planen for eksempel et grunnlag for kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet eller andre planer med tilsvarende tidsrammer, er det naturlig at tidsavgrensningen settes til 4 år. Det er viktig at tidsrammen er realistisk med tanke på det som skal gjennomføres.

Organisatorisk forankring

Prosjektplanen må beskrive hvor ansvaret for arbeidet er forankret, og hvem som har ansvar for gjennomføring av prosessen og beslutninger undervegs. I en kommune er det naturlig at prosessansvaret plasseres i administrasjonen, for eksempel hos en fagansvarlig. Beslutningsansvaret kan plasseres på ledelsesnivå i administrasjonen. I de fleste tilfeller vil det være tilstrekkelig at beslutninger undervegs i arbeidet legges til leder med ansvar for friluftsliv.

Lages temaplanen på tvers av flere kommuner eller i samarbeid mellom flere organisasjoner, må organiseringen sees i sammenheng med det som ønskes oppnådd med planen.

Organisering av arbeidet

Prosjektplanen må vise hvordan arbeidet skal organiseres. Organiseringen avpasses målet med arbeidet og rasjonell oppgaveløsning. Det er i utgangspunktet ikke behov for å etablere en bredt sammensatt *styringsgruppe*, men en eventuell ledergruppe med ansvar for arbeidsfeltet kan gis denne funksjonen dersom det vurderes hensiktsmessig.

Prosjektet må ha en *prosjektleder* og en *prosjektgruppe* med representanter fra relevante deler av kommuneadministrasjonen. Aktuelle fagområder kan for eksempel være friluftsliv, idrett, kulturminner, folkehelse, plan, kommunalteknisk, GIS, oppvekst og landbruk. For kommuner som er medlem i et friluftsråd er det naturlig at de er representert. Gruppen bør suppleres med representanter fra lag og organisasjoner som har tilrettelagte turruter og ferdsselsårer i planområdet, eller andre ressurspersoner med god kunnskap på feltet. Spesielt kommuner med små administrasjoner kan ha et ekstra behov for eksterne ressurspersoner. Prosjektet kan også ledes av friluftsråd etter oppdrag fra kommune, eller

av andre relevante organisasjoner. Prosjektgruppen bør ikke være større enn 5–7 personer inkludert prosjektleder, men størrelsen må tilpasses behovet i det enkelte prosjekt. Er det ønskelig å involvere flere enn det som praktisk lar seg løse gjennom en prosjektgruppe, kan bruk av referansegrupper være en god løsning.

Økonomi

Prosjektplanen må beskrive estimert ressursbruk på arbeidet som er planlagt gjennomført. Omfanget av arbeidet følger i stor grad av tematisk og geografisk avgrensning, kompleksiteten i arbeidet og måten jobben er organisert på.

Framdrift

Prosjektplanen må ha en *framdriftsplan* der tidsrammen for arbeidet, milepæler med beslutningspunkter og ansvar defineres. Punktene i steg- for steg- beskrivelsene kan brukes som utgangspunkt, med tidsangivelser, møtetidspunkt, beslutningspunkt og ansvar for beslutninger. Arbeidsperioden bør være så konsentrert som mulig. Drar arbeidet ut i tid kan prosessen bli mindre effektiv.

Medvirkning

Prosjektplanen bør beskrive hvordan medvirkning skal gjennomføres. Så lenge planen utarbeides som en temaplan, og ikke en plan etter plan- og bygningslovens bestemmelser, er det ingen definerte krav til medvirkning. Som et minimum anbefales likevel:

- Annonsering av oppstart av arbeidet på kommunens nettside og lokal/regionavis.
- Involvering av folk og grupperinger med kunnskap som er relevant for arbeidet.
- Opplegg for dialog for å avklare eventuelle konflikter.
- En begrenset høring blant de som har vært involvert i arbeidet, som en kvalitetssikring av sluttresultatet.

Kommunene har som regel gode rutiner for medvirkningsprosesser som sikrer kvalitet, helhet, mangfold, gjensidig læring, eierskap- og stedsidentitet. Ved planlegging av friluftslivets ferdsselsårer bør gjeldende rutiner følges, der det spesielt vurderes hvordan medvirkning i prosessen skal:

- sikre godt samarbeid med interne berørte fagavdelinger, og politikerdeltakelse i den grad det er relevant
- sørge for involvering av berørte interessenter (se kap. 3.2.2), herunder grunneierlag og organisasjoner med ansvar for ferdsselsårer
- sikre befolkningens perspektiv

Videre innarbeiding i kommunens planverk

Beskriv kort hvordan arbeidet er tenkt forankret i planverk etter plan- og bygningsloven. Planen bør inngå i kommunens plansystem og gis den forankring som kommunen mener er nødvendig for å sikre gjennomføring. Sentrale vurderinger er blant annet hvordan mål, tiltak og resultat i planen kan forankres i annet planverk, som for eksempel kommunedelplanen for idrett og fysisk aktivitet, kommuneplanens arealdel, budsjett og økonomiplan. Hvis kommunen har temaplaner som markaplan, grønnstrukturplan, sykkelplan, snarveiplaner eller andre relevante planer, bør koblingen til disse også beskrives.

Hvis en plan for friluftslivets ferdselsårer lages av organisasjoner utenfor kommunen, er det viktig med dialog med kommunen om og hvordan eventuell planforankring skal gjøres.

Annen etterbruk

Prosjektplanen kan beskrive om arbeidet skal danne grunnlag for annen bruk enn det som følger direkte av planen. Dette kan for eksempel være ønske om å lage turkart, revidere kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, eller andre tiltak på grunnlag av kunnskap som framskaffes i arbeidet.

3.1.3 Oppstart av prosjektgruppa og annonsering

Når prosjektplanen er godkjent starter arbeidet i prosjektgruppa. Prosjektgruppa presenteres for målet med planarbeidet, formell status for arbeidet og framdriftsplan.

Oppstart av arbeidet bør annonseres i aktuell avis, på kommunens nettsider og med direkte henvendelse til aktuelle organisasjoner. Utenforstående må kjenne til planarbeidet dersom de skal kunne bidra. Det bør komme klart fram hva målet med arbeidet er, og at det ikke er en juridisk bindende plan etter plan- og bygningsloven.

Tenk også gjennom hvordan arbeidet skal gjøres kjent blant grunneierne. Tiltak som resultat av planarbeidet, kan trenge grunneiers tillatelse, og det er derfor svært viktig at grunneier er orientert om arbeidet, hva dette innebærer og muligheten for å medvirke i planarbeidet.

Invitasjon til deltakelse, informasjon om arbeidet, hvordan den senere høringa blir gjort kjent og

gjennomført, samt andre muligheter for å bidra og delta, bør framgå.

3.2 Steg 2: Kartlegge nå-status

STEG 1: OPPSTART

STEG 2: KARTLEGGE NÅ-STATUS

- Kartlegge ferdselsårer, turruter og målpunkt
- Supplere kartlegging ved involvering av eksterne
- Registrere traséer og målpunkt relevant for planarbeidet
- Innhente annen relevant informasjon

STEG 3: ANALYSERE OG VURDERE TILTAK

STEG 4: SAMMENSTILLING OG VEDTAK

Kartlegging av nå-status skal sikre god oversikt over eksisterende ferdselsårer, turruter og målpunkt som grunnlag for det videre arbeidet. Hvilke disse er vil styres av målet for arbeidet og den tematiske og geografiske avgrensningen foretatt i Steg 1. Som utgangspunkt er det ikke hensiktsmessig å registrere alt av turveier, stier og løyper mv., men å gjøre en avgrensning av registreringene ut fra behov. Ta gjerne utgangspunkt i:

- Turruter
- Andre ferdselsårer som er skiltet eller merket.
- Ferdselsårer som ikke er skiltet og merket, men som er mye brukt eller av andre årsaker godt kjent.
- Målpunkt som er relevant for måloppnåelse og for ferdselsårene som skal kartlegges.

3.2.1 Kartlegge ferdselsårer, turruter og målpunkt

Kartlegg nå-status ut fra eksisterende digitale og analoge kilder, samt kunnskapen som ligger i prosjektgruppa og hos andre som er organisert inn i arbeidet.

Arbeidet kan gjøres analogt eller i et GIS. Se kapittel 4 for mer om bruk av GIS i arbeidet.

Relevante kilder

Ved etablering av nå-status vil følgende kilder være sentrale:

- Nasjonal database for tur- og friluftsruter som viser fotruter, sykkelruter, skiløyper og andre turruter med ulike tilknyttede egenskaper.
- Felles kartdatabase (FKB Traktorvegsti) som inneholder traktorveger, gangveger og stier
- N50 Kartdata – Samferdsel som inneholder tilsvarende data som over, men som kan være et supplement.
- www.mtbmap.no – spesielt godt egnet for planlegging for sykling, men gir også god informasjon om ferdselsmønstre generelt.
- Orienteringskart kan gi god detaljinformasjon
- Turbøker, turkart og liknende

En utvidet oversikt over aktuelle kilder for kartlegging av nå-situasjonen finnes i vedlegg 1. I vedlegget er det også henvisning til hvor de ulike dataene finnes.

Sammenstill manuskart

Informasjon som allerede finnes digitalt, for eksempel fra sti- og traktorveibasen, tur- og friluftsbasen, gpx-logger, informasjon fra turkart og lignende, bør legges inn i kartene før det etableres et manuskart for videre bearbeiding.

Målpunkt kan styre mye av bruken i et område, og en god oversikt over målpunkt kan være til stor hjelp for å avgrense hvilke ferdselsårer som skal inngå i planarbeidet. Kjente målpunkt bør av den grunn legges inn i kartet.

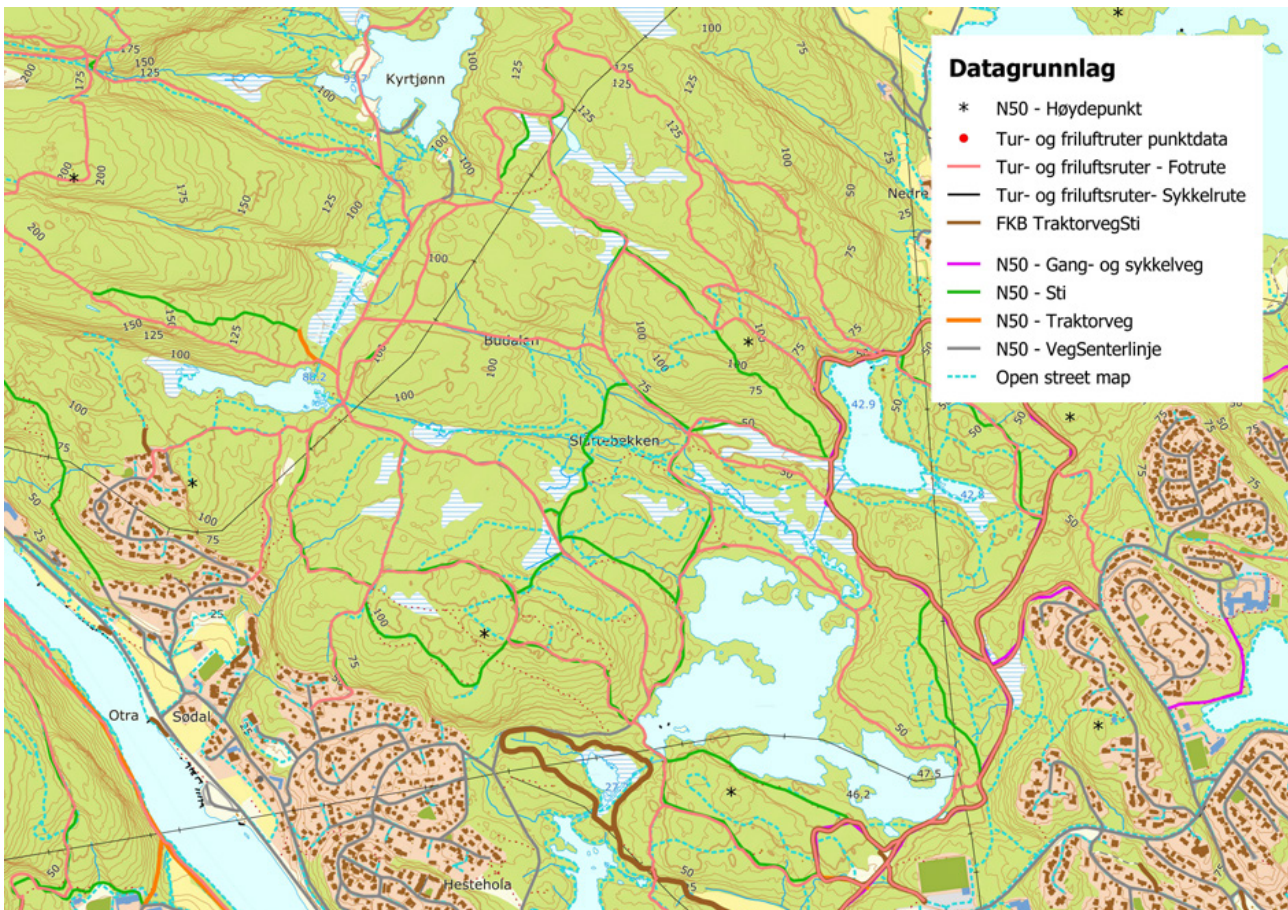
Det etablerte manuskartet bør videre suppleres ved å registrere kjente ferdselsårer og turruter som ikke finnes digitalt. Målet er at kartgrunnlaget skal være så godt som mulig, men arbeidet i denne fasen kan bli omfattende. Prioriter derfor nyregistreringer som er relevante for planarbeidet. Tegn inn hver enkelt ferdselsåre eller turrute som en linje. Dette kan enten gjøres ved inntegning på utskrift av manuskart eller registreres digitalt.

I store utmarksområder er kart i målestokk 1:50 000 godt egnet. I bebygde områder og områder med mye landbruksaktivitet eller annen infrastruktur, kan det

DIGITALISERING AV MANGLENDE DATA

Det anbefales at kjente ferdselsårer og turruter registreres digitalt for det videre planarbeidet. Et oppdatert kartgrunnlag vil være nyttig i mange sammenhenger og vil ha stor verdi for friluftslivet generelt. Registreringene bør derfor meldes inn til Kartverket. Se Merkehandboka.no for nærmere beskrivelse av hvordan dette kan gjøres.

være hensiktsmessig å bruke kart i målestokk 1:5000. Skal planen omhandle ferdselsårer for både vinter- og sommerbruk eller forskjellige aktivitetsformer, kan dette godt tegnes inn i samme kart med ulike farger (se figur 7 i kapittel 4). Blir det for mye informasjon i ett kart kan flere manuskart brukes. Det kan for eksempel utarbeides ett for vinter- og ett for sommersesong.



Figur 1: Eksempel på et manuskart som viser ferdselsårer og turruter fra tilgjengelige digitale kilder, samt turruter som tidligere ikke har vært digitalisert (her lagt inn som fottrasé).

Vær oppmerksom på kvaliteten på data som hentes inn i kartet. Sti-data kan være gamle data med stor usikkerhet i stedsangivelse. De kan også være mangelfulle. Dette gjelder spesielt utenfor bebygde områder. Eventuelt ønske om GPS-registrering av ferdselsårene må vurderes ut fra nøyaktigheten i det som foreligger og hvilken nøyaktighet det er behov for. Eventuelle GPS-data må kvalitetssikres i et digitalt kartverktøy før de brukes. I de fleste tilfeller vil slik registrering være unødvendig i arbeidet med selve planen. Ved behov for bedre nøyaktighet i etterbruken av planen bør avvik og feil meldes inn til Kartverket. Dette kan gjøres via rettikartet.no eller av ansvarlig i kommunen.

3.2.2 Supplere kartlegging ved involvering av eksterne

Etter at prosjektgruppa har samlet inn data som danner grunnlaget for nå-status, er det hensiktsmessig å involvere eksterne i arbeidet for å komplettere og kvalitetssikre informasjonen. Medvirkning i denne fasen vil ha stor verdi for å supplere kunnskapen prosjektgruppa sitter inne med.

Omfang og hvilke aktører som skal involveres må tilpasses ambisjonsnivået. Aktuelle aktører kan være:

- Grunneierlag eller enkeltgrunneiere
- Friluftsliv- og idrettsorganisasjoner
- Veldedige og helseorienterte organisasjoner
- Grendelag, vel- og hytteforeninger
- Enkeltpersoner og ildsjeler med god oversikt
- Landbruks- og reindriftsorganisasjoner
- Beitelag
- Villreinorganisasjoner
- Fjellstyrer
- Destinasjonsselskap
- Verneområdeforvaltere
- Deler av kommuneadministrasjonen som ikke er direkte involvert i arbeidet
- Aktuelle institusjoner som skoler, barnehager, eldrecenter og behandlingstilbud

I denne fasen handler det om å få registrert eksisterende ferdselsårer, turruter og aktuelle målpunkt, og informasjon om disse, jf. kapittel 3.2.3 om egenskaper som skal registreres. Erfaringsmessig vil det likevel komme innspill på tiltak for utvikling av

ferdselsårene. Ta i så fall imot og registrer innspillene for bruk senere i prosessen.

Arbeidet med innsamling av informasjon fra eksterne kan organiseres som møter med personer eller utvalgte grupper. Vær tydelig på hensikten med møtet og planens status som temaplan. Ta med utskrift av tilgjengelig kartgrunnlag, og informer om dataenes opphav. Innhenting av informasjon kan også skje ved skriftlige tilbakemeldinger eller ved hjelp av digitale innsamlingsmetoder. Bruk grunnlagsmaterialet aktivt og be om korrigeringer og komplettering.

Etter innhenting av informasjon må den renskrives, kvalitetssikres og tegnes inn i manuskartet.

Foreligger det tips om ferdselsårer eller turruter som ikke er kartfestet kan det være aktuelt med nyregistreringer i felt. Eventuelle behov for nyregistreringer må avstemmes med rammene og målene som er satt for arbeidet, og i utgangspunktet begrenses til det som er nødvendig for analysene i steg 3. Framfor omfattende arbeid med nyregistreringer bør feltregistreringer heller legges inn som oppfølgende tiltak der det er behov for det i etterbruken av planen.

FERDSELSÅRER OG TURRUTER OVER ADMINISTRATIVE GRENSE

Gjennomgående ferdselsårer bør fanges opp i arbeidet. Ta kontakt med omkringliggende kommuner og/eller organisasjoner for å sikre at traséer som går på tvers av administrative grenser og som krysser inn og gjennom planområdet, blir registrert på en tilfredsstillende måte.

3.2.3 Registrere traséer og målpunkt som er relevant for planarbeidet

Det etablerte manuskartet kan inneholde en stor mengde med informasjon som bør systematiseres før arbeidet med analysene starter. Dette innebærer å identifisere og registrere ferdselsårer, turruter og målpunkt som er relevante for planarbeidet. Ofte vil målet med planarbeidet være å fremheve sammenhenger som kan bestå av en eller flere typer ferdselsårer. For å bruke et felles begrep som dekker disse sammenhengene, og beskriver både eksisterende

og fremtidige (planlagte og foreslåtte) ferdselsårer og turruter bruker veilederen begrepet trasé.

Traséer registreres som en linje i kartet med definert start- og slutt punkt. Målpunkt registreres som et rødt punkt.

FERDSELSÅRER I GRÅ AREALER

Naturopplevelse er et avgjørende element i friluftslivet, og en plan for friluftslivets ferdselsårer skal ha hovedfokus på naturpregede områder. Dersom planområdet inneholder utbygde områder eller grå arealer, er det viktig med en bevisst holdning til disse områdene når nåsituasjonen kartlegges. Som utgangspunkt bør nåsituasjonen avgrenses til kun å registrere etablerte ferdselsårer som er skiltet og merket i grå arealer, eller som på annen måte er synliggjort f.eks. gjennom turkart eller liknende.

Registrere egenskaper

Til hver trasé og hvert målpunkt som tegnes i kartet skal det knyttes egenskaper som beskriver dem, for eksempel navn, type ferdselsåre, beskrivelse av ferdselsåre med videre. Egenskapene legges inn i en tabell, jf. tabell 1. Det er hensiktsmessig å bruke en excel-tabell som gir mulighet for sortering av informasjon. For å sikre koblingen mellom tabellen og kartet gis hver enkelt trasé og målpunkt en unik ID i form av et tresifret nummer både i kartet og egenskapstabellen. Ferdig kodet excel-tabell for formålet ligger på Miljødirektoratet.no.

Hvilke egenskaper som skal registreres styres av mål for arbeidet, kompleksitet i ferdselsårenettet og hvilken kompetanse som er tilgjengelig. Fordelen med å registrere kun de egenskapene man har behov for, er at tabellene blir oversiktlige og gjør brukerterskelen lavere. Ulempen kan være at det gjør etterbruken mindre fleksibel og at utelatt informasjon må hentes inn på et senere tidspunkt, for eksempel hvis registreringene skal legges inn i nasjonale kartbaser eller lokale GIS-løsninger.

Tabell 1: Tabell med informasjon som anbefales registrert

Egenskap	Forklaring	Trasé	Mål-punkt	Eksempel trasé	Eksempel Målpunkt
ID	Et unikt idnr satt sammen av minimum 3 siffer	obligatorisk	obligatorisk	112	356
Navn	Et navn på traséen/målpunktet	valgfritt	valgfritt	Linesløypa	Stordalen parkering
Rutennummer	Hentes fra nasjonal database for tur og friluftsruter	valgfritt			
Status	Om eksisterende/planlagt/foreslått. Planlagt er ferdig avklart og klare for realisering. Foreslått mangler helt eller delvis avklaring	obligatorisk	obligatorisk	Eksisterende	Eksisterende
Type trasé	Om det er hoved-, forgreining- eller matetrasé	valgfritt		Forgreining	
Brukstype	Fottur, skitur, sykkelstur, padle/rotur eller annen tur	obligatorisk		Skitur	
Målpunkttype	Rasteplass, aktivitetsområde, overnatting, parkering, havn, kollektivpunkt, servering, severdighet eller annet målpunkt		valgfritt		Parkering
Skiltet	Om traséen er skilt (ja/nei)	valgfritt		Ja	
Merket	Om traséen er merket (ja/nei/delvis/sesong)	valgfritt		Ja	
Beskrivelse	En kort beskrivelse som ikke går på tema dekt ellers i tabellen. (max 200 tegn)	obligatorisk	valgfritt	Fin skitur som prepareres med løype-maskin ved mye snø	Gruset, plass til 30 biler
Eier tilrettelegging	Hvem eier tilretteleggingen i traséen eller av målpunktet?	valgfritt	valgfritt	Kommunen	Stordalen IL
Grunneieravtale	Er det grunneieravtale (ja/nei/delvis/ukjent)	obligatorisk	valgfritt	Ja	Ja
Vedlikeholdsansvar	Hvem drifter om det er en ansvarlig/definert	valgfritt	valgfritt	Kommunen	Stordalen IL
Opphav	Fra hvilken datakilde er registreringen hentet	valgfritt	valgfritt	Kommunalt løypekart	N50 samferdsel
Måloppnåelse	Vurdering av trasés og målpunkt-tets betydning for måloppnåelse. 1 er størst og 3 dårligst. (verdi 1- 3)	obligatorisk	valgfritt		
Nye tiltak	Beskriv de nye tiltakene	valgfritt	valgfritt		
Finansiering nye tiltak	Hvordan er tiltakene finansiert/tenkt finansiert	valgfritt	valgfritt		
Organisering nye tiltak	Hvordan organiseres nye tiltak/tenkt organisert	valgfritt	valgfritt		
Kostnad	Estimert kostnad ved tiltaket	valgfritt	valgfritt		
Prioritering av tiltak	Hvilken prioritet har tiltaket (1 -∞)	valgfritt	valgfritt		

Tabell 1 gir en oversikt over egenskaper som anbefales registrert som et minimum. De seks siste egenskapene i tabellen fylles først inn i steg 3. I vedlegg 2 ligger en oversikt over andre egenskaper som kan være aktuelle å legge inn, men som må vurderes ut fra hva som er hensiktsmessig for å ivareta målet med arbeidet og etterbruk av planen. Se vedlegg 4 for nærmere beskrivelse av de enkelte målpunkttypene.

Oppdeling av traséer

Det kan være hensiktsmessig å dele opp traséene i delstrekk (segmenter). Ved oppdeling er det naturlig å behandle hvert segment som en trasé og gi hvert segment en egen ID i tabellen. De egenskapene som er

felles for de nye segmentene kan da kopieres fra den opprinnelige traséen, mens de individuelle egenskapene skrives inn på hvert enkelt segment. Oppdeling må vurderes ut fra hva som er hensiktsmessig ut fra målet med planen. Det kan for eksempel være oppdeling på grunn av underlagstype (sti, turveg og løype mv.), brukstype eller annen underliggende informasjon.

Legges traséene inn i et GIS før segmentering foretas, vil helheten kunne ivaretas, trass i oppdelingen.

Eksempel på metodisk tilnærming i registreringsarbeidet

Det er ingen fasit på hvordan man gjør registrering-



Figur 2: Kart med oversikt over hoved-, forgreining- og matetraséer. Fargene i kartet er valgt for å illustrere forskjeller i funksjonen til traséene og er ikke standard tegneregler.

sarbeidet. I markaområder og andre områder med tette nettverk av ferdselsårer og turruter kan det være hensiktsmessig å systematisere arbeidet med å dele de inn i hoved-, forgreining-, og matetrasé, både med tanke på differensiering i forhold til omfang av ferdsel og grad av tilrettelegging.

En hovedtrasé utgjør som regel de mest brukte sammenhengene i nettverket av ferdselsårer, men kan også være en turrute. Start med å tegne opp disse. Fortsett med forgreining- og matetraséer.

En forgreiningstrasé binder sammen hovedtraséene, og en matetrasé går fra hoved- og forgreiningstraséene ut til for eksempel målpunkt, jf figur 2.

Sammenstilling av arbeidet

Når alle traséene og målpunktene er lagt inn med et unikt ID-nummer er koblingen mellom tabell og kart sikret. Grunnlaget for videre analyse foreligger når all informasjon som skal inngå i arbeidet er innarbeidet. Et ferdig kart for videre analyse vises i figur 3.



Egenskap	Objekt	Objekt	Objekt
ID	105	106	118
Navn	Gimletroll stubbus Prestehøia	Grønn slette	Barneløypa
Rutennummer			Ukjent
Status	Eksisterende	Eksisterende	Eksisterende
Type trasé			Hovedtrasé
Brukstype			Skitrasé
Målpunkttype	Parkeringsplass	Aktivitetsområde	
Skiltet			JA
Merket			JA
Beskrivelse	Parkeringsplass	Akebakke vinterstid	God løype for nybegynnere på ski
Eier tilrettelegging	Gimletroll IL		Gimletroll IL
Grunneieravtale	Ja	Ja	Ja
Vedlikeholdsansvar	Gimletroll IL	Kommunen	Gimletroll IL
Opphav	Open street map	Open street map	Tur- og friluftsruter
Måloppnåelse			

Figur 3: Kartet viser alle traséene og målpunktene som er relevante for arbeidet med å få til bynære skiturer i nærmarka. Numrene er de unike ID-ene som kobler objektene i kartet med egenskapstabellen.

3.2.4 Innhente annen relevant informasjon

Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder

De fleste kommunene har kartlagt og verdsatt sine friluftslivsområder, og i arbeidet med en plan for friluftslivets ferdselsårer er det viktig å ha oversikt over de viktige friluftslivsområdene. Oversikt over områdene finnes i Naturbase, www.naturbase.no.

Hensyn som kan begrense framtidige tiltak

Det er viktig å ha kjennskap til ulike hensyn eller skranker som legger begrensninger på fysiske tiltak i terrenget. Dette er sentral informasjon for vurdering av endringer, nye tiltak og traséer. Begrensninger kan ligge i kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, reguleringsplaner og utbyggingsplaner. Det kan også være kjent kunnskap om sårbart naturmangfold eller fredete kulturminner. Begrensninger kan i tillegg finnes i drikkevannsrestriksjoner, verneområder, villrein- og reindriftsområder, skredkart m.m. Slike hensyn bør legges inn i kartet som viser nåsituasjonen eller som egne kart. Se også kap. 3.3.5 *Vurdere foreslåtte tiltak opp mot andre forhold*.

Det kan også ligge forskjellige soner for friluftslivstilrettelegging i andre planer som markaplan, andre temaplaner eller forvaltningsplaner for friluftsområder og verneområder. Slike bør også legges inn i

manuskartet eller legges fram som egne kart før prosessen med å foreslå nye tiltak starter.

Se vedlegg 1 for oversikt over mulige datakilder.

3.3 Steg 3: Analysere og vurdere tiltak

STEG 1: OPPSTART

STEG 2: KARTLEGGE NÅ-STATUS

STEG 3: ANALYSERE OG VURDERE TILTAK

- Kvalitetssikre mål
- Analysere avvik mellom nå-situasjon og mål
- Foreslå tiltak
- Registrere foreslåtte tiltak
- Vurdere foreslåtte tiltak opp mot andre forhold
- Analysere tiltak opp mot mål
- Vekte og prioritere opp mot måloppnåelse

STEG 4: SAMMENSTILLING OG VEDTAK

3.3.1 Kvalitetssikre mål

Når nåsituasjonen er kartlagt foreligger et godt grunnlag for en ny gjennomgang av resultatmålene som ble satt for arbeidet. Det kan være aktuelt både å legge til flere mål eller å kutte og omformulere målene som allerede er fastsatt. Noen resultatmål kan vise seg å være urealistiske og bør nedjusteres, eller motsatt da nåsituasjonen kan være bedre enn forventet. Gjennom arbeidet med registreringen kan det også ha dukket opp nye problemstillinger som ikke var kjent i utgangspunktet. Det er i denne fasen resultatmålene eventuelt kan justeres for å sikre at analysene treffer best mulig med tanke på den overordnede intensjonen med arbeidet.

Justering av mål må drøftes i prosjektgruppa og besluttes hos ansvarlig. Dersom det er store endringer, slik at retningen på arbeidet endres, bør de endrede resultatmålene legges fram for de som vedtok prosjektplanen.

3.3.2 Analysere avvik mellom nå-status og mål

Analysen er en systematisk gjennomgang der formålet er å vurdere dagens situasjon opp mot resultatmålene. Analysen skal identifisere svakheter og mangler der det er behov for tiltak for å kunne nå målene.

TIPS

Det kan være til stor hjelp å sortere egenskapstabellene på de egenskapene som er relevant for målene det skal analyseres på grunnlag av. Dette kan gjøres både i et regneark og et GIS. Dersom det for eksempel er et mål å ha en rullestoltilpasset rundtur i hver bydel, vil egenskapen "tilgjengelighet" være registrert. Det kan da sorteres på denne i analysefasen.

Før oppstart av analysen er det nyttig å gjøre seg kjent med ulike tiltak som kan benyttes for å lukke avvik. Eksempler på aktuelle tiltak kan være *nye målpunkt, nye traséer, nedlegging av traséer, fysiske tiltak i traséene, skilting og merking, informasjon og markedsføring*. Disse tiltakene er nærmere omtalt under kapittel 3.3.3.

Analysene bør gjennomføres av prosjektgruppa. Ta utgangspunkt i kartene og tabellene som beskriver nåsituasjonen, og analyser om nåsituasjonen ivaretar de konkrete målene som er satt for arbeidet.

I tillegg til å vurdere de konkrete målene vil følgende sjekkpunkt være nyttig i en analyse:

- **Har de registrerte målpunktene god tilknytning til ferdselsårene?**

Målpunkt er viktige turmål og turutgangspunkt, og verdien av disse forutsetter at de har en god tilknytning til ferdselsårene. I analysen må det vurderes hvor godt målpunktene inngår i nettverket av ferdselsårer.

- **Sikrer traséene god tilgang til områder som er kartlagt som svært viktig og viktig for friluftslivet?**

Med utgangspunkt i kommunens kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder etter Miljødirektoratets veileder M98 – 2013, bør analysen se på om eksisterende nett av ferdselsårer:

- 1) ligger i områder med høy verdi, eller
- 2) skaper forbindelser mellom slike områder.

God dekning av ferdselsårer i og mellom områder som er kartlagt som viktig for friluftslivet er en indikasjon på at ferdselsårene ligger i områder med gode friluftslivskvaliteter. Liten grad av sammenfall mellom eksisterende ferdselsårer og viktige friluftslivsområder kan rettes opp gjennom forslag til nye tiltak.

- **Er det planlagte utbygginger som endrer behov?**

Utbygging av nye boligområder, skoler-/barnehager, institusjoner osv. kan endre behovet for ferdselsårer fram i tid. Vedtatte arealplaner og reguleringsplaner bør derfor vurderes for å se om det framkommer behov som bør ivaretas i henhold til resultatmålene, og hvordan eventuelle behov bør innarbeides i plan for friluftslivets ferdselsårer.

Enkelte analyser, f.eks. "alle boligene i kommunens tettsteder skal ha maksimum 500 m til nærmeste turrute", vil være mer presise og enkle å gjennomføre i et GIS-verktøy. Analyse i digitale kartsystem forutsetter god GIS-kompetanse, og slik kompetanse må trekkes inn i prosjektet dersom prosjektgruppa ønsker å bruke GIS. Se kapittel 4 for mer informasjon om bruk av GIS i arbeidet.

3.3.3 Foreslå tiltak

Analysen skal gi svar på hvilke svakheter og mangler nåsituasjonen har i lys av målene som er satt for arbeidet. På grunnlag av dette foreslås nye tiltak som kan ivareta effekt- og resultatmålene på en bedre måte enn nåsituasjonen. Arbeidet med å foreslå tiltak gjøres i utgangspunktet i prosjektgruppa. Husk å involvere representanter fra andre organisasjoner som har ansvar for ferdselsårer som blir berørt av planen. Det kan også være nyttig å arrangere innspillmøter for å fange opp ønsker og forslag fra andre i denne fasen.

Etter endt analyse vil prosjektet ha en oversikt over hvor det er mangler og forbedringspunkter i ferdselsårenettet for å nå de fastsatte målene. Hvilke tiltak som foreslås vil i stor grad styres av analysen. Resultatene må dokumenteres for videre bruk i sammenstilling av planen, jf. kapittel 3.4.1.

Aktuelle tiltak for å lukke avvik

Det er i utgangspunktet 6 tiltak som alene eller i kombinasjon kan benyttes for å lukke avvik som framkommer av analysen:

Etablere nye målpunkt eller utbedre eksisterende

Målpunkt er viktig for å stimulere til bruk av ferdselsårene. Det kan være *start- og sluttpunkter* som parkeringsplasser, skoler, boligområder, holdeplasser eller lignende som etableres eller kobles inn i ferdselsårenettet med nye traséer. Det kan være *innfallspor*, som er steder tilrettelagt for å åpne opp for turer i bakenforliggende områder. Innfallspor ligger gjerne i overgangen mellom turområdene og andre type arealer, og er i mange tilfeller avgjørende for bruken. Både kapasitet, beliggenhet og attraktivitet kan være avgjørende for bruken av ferdselsårene som er koblet til disse. Etablering av Friluftspor (se friluftsrad.no) er en metode for å bidra til å gjøre viktige innfallspor mer attraktive. Det kan også være attraktive plasser å oppsøke når folk er på tur, for eksempel utsiktspunkter, serveringssteder, fiskeplasser, bålplasser, hytter for allmennheten osv.

Forhold det kan være verdt å tenke over:

- Nye målpunkt bør knyttes til traséer for å ha ønsket effekt.
- Målpunktene bør i all hovedsak være tilrettelagt med samme tilgjengelighet som traséene for at

alle brukerne skal kunne tilgodesees.

- Innfallspor bør etableres i overgangssonen mellom grå og grønne arealer.
- Direkte kobling av innfallspor til boområder eller holdeplass for offentlig kommunikasjon reduserer behovet for bruk av privatbil og parkering.
- Attraktiv utforming og differensierte tilbud i nærhet av innfallspor gir stor bruk og kan bidra til å få flere brukergrupper ut.
- Tiltak som innebærer fysisk tilrettelegging vil som regel utløse krav til grunneieravtale eller revisjon av eksisterende avtale.

Etablere nye ferdselsårer

Nye ferdselsårer vil i mange tilfeller være aktuelt for å nå målene som er satt. Dette kan være helt nye ferdselsårer, delstrekk som binder eksisterende delstrekk sammen, eller delstrekk som binder sammen eksisterende ferdselsårer til rundturer.

Forhold det er verdt å tenke over:

- Nære og enkle turer med gode opplevelsesmuligheter har størst brukspotensiale.
- Rundturmogigheter er attraktivt og gir økt bruk, særlig nært der folk bor.
- Etablering av nye ferdselsårer kan avlaste eksisterende løypenett og kanalisere aktiviteten vekk fra sårbare områder.
- Nye ferdselsårer i områder med et godt tilbud i utgangspunktet, gir lite ny bruk.
- Nye og attraktive ferdselsårer kan utløse behov for annen infrastruktur, for eksempel parkering, toalett og slitasjeforebyggende tiltak.
- Sambruk av ulike brukergrupper (for eksempel rullestoltur, fottur, sykling, riding) i ferdselsårer bør være hovedregelen.
- Sambruk som legger til rette for å kombinere turgåing og gåing som ledd i daglige gjøremål stimulerer til økt aktivitet i hverdagen.
- Tilretteleggingsgrad og dimensjon for hele ferdselsårer bør sees i sammenheng.
- Informasjon, skilting og merking kan være avgjørende for at nye ferdselsårer skal tas i bruk.
- Nye ferdselsårer vil som regel utløse krav om ny grunneieravtale.

Nedlegging eller omlegging av ferdselsårer eller turruter

Nedlegging eller omlegging av traséer kan være et tiltak for å nå målene som er satt for planarbeidet. Tiltaket kan være en konsekvens av mål om å kanalisere ferdsel bort fra sårbare områder, for eksempel viktige funksjonsområder for villrein og viktige hekke- og rasteområder for fugl. Det er også et aktuelt tiltak der traséer bidrar til å øke konfliktnivået i et turområde, der ferdselsårene er utsatte trafikkmessig eller er nedslitt. Andre eksempler kan være skiløyper som ofte har for lite snø eller går over usikker is. Det kan også være et tiltak der flere traséer går parallelt og det er for ressurskrevende å holde alle godt vedlike. Nedlegging eller omlegging av ferdselsårer eller turruter er tiltak som må skje i dialog med vedlikeholdsansvarlig og grunneier.

Forhold det er verdt å tenke over:

- Nedleggelse av enkelttraséer kan ha stor effekt på bruken av omkringliggende ferdselsårer.
- Etablerte rundturmogigheter knyttet til traséen bør vurderes spesielt før den eventuelt legges ned.
- For å oppnå ønsket effekt kan fysisk sperring eller informasjon om nedleggelse være nødvendig. Et slikt tiltak må være forenlig med allemannsretten.
- Nedlagte turruter og kartlagte ferdselsårer som ikke lengre er synlig i terrenget skal meldes Kartverket, for eksempel via Rett i kartet.
- Fysiske tiltak bør tilbakeføres til «førtilstand» (Se Merkehåndboka.no)
- Vurdere oppsigelse av grunneieravtale, eller eventuell ny avtale ved omlegging

Fysiske utbedringer i ferdselsårene

Opprusting og utbedring av eksisterende ferdselsårer er et virkemiddel for å bedre tilgjengeligheten og opplevelsen for de som ferdes. Hvilke tiltak som er aktuelle avhenger av målene som er satt for arbeidet. Det kan være tiltak for å bedre framkommelighet ved å bygge broer eller klopper, planere skiløyper for å kunne preparere på mindre snø, kvistrydde for å øke attraktiviteten av noen stier eller tilrettelegge for universell utforming. Tiltakene kan også foreslås for å øke kapasiteten på ferdselsårene, samt forebygge, redusere eller reparere slitasjeskader.

Forhold det er verdt å tenke over:

- Endret tilretteleggingsgrad kan gi vesentlig endring i bruk.
- Tilrettelegging må være tilpasset aktuelle brukergrupper, for eksempel folk med nedsatt funksjonsevne, barnefamilier, med videre.
- Tilretteleggingsgrad og dimensjon for hele ferdselsåren bør sees i sammenheng.
- Differensiert tilrettelegging i et område tilgodeser ulike brukergrupper best.
- Tilrettelegging som gir økt bruk kan utløse behov for annen infrastruktur, som for eksempel parkering, toalett og slitasjeforebyggende tiltak.
- Informasjon og skilting kan være avgjørende for at endret tilrettelegging gir endret bruk.
- Kan utløse krav til grunneieravtale eller revisjon av eksisterende avtale.

Skilte og merke

Skilting og merking er tiltak for å gjøre det lettere å finne fram langs ferdselsårene, og et tiltak for å etablere nye turruter. Det er også et viktig tiltak for de som ikke er kjent i området, og de som ikke er trygge på å finne fram på egenhånd. I grå arealer er skilting og merking et viktig tiltak for å skape sammenhenger. Ett tiltak i en plan for friluftslivets ferdselsårer kan være å peke ut hvilke traséer som er aktuelle for ny merking og skilting. Ett annet er vedlikehold av eksisterende turruter. Noen steder er startpunktet for turrutene lite synlig fra der folk naturlig ferdes, og et aktuelt tiltak er forlengelse av merking/skilting til målpunkt som for eksempel boligfelt, busstopp eller et bydelssenter. Skilt- og merkeplaner kan utarbeides som en oppfølging av planen.

Forhold det er verdt å tenke over:

- Skilting og merking gir som regel økt bruk.
- Skilting og merking bør starte der folk naturlig ferdes, for eksempel fra vei, parkeringsplass, gang- og sykkelvei, eksisterende traséer eller holdeplasser for offentlig kommunikasjon.
- Sambruk av ulike brukergrupper (for eksempel fottur, sykling, riding) i traséene er hovedregelen.
- Skilting og merking er mest effektivt for de som ikke er kjent.
- Kan utløse krav til grunneieravtale eller revisjon av eksisterende.

Informasjon og markedsføring

Informasjon og markedsføring er viktig, og må ses i sammenheng med de fysiske tiltakene som gjøres i terrenget. Informasjon og markedsføring kan for eksempel være kart, informasjonstavler, turkort (enkle, trykte turbeskrivelser med kart, bilder og viktige nøkkelopplysninger), nettportaler, bøker, oppslag i media, nettkampanjer osv.

Forhold det kan være verdt å tenke over:

- Informasjon og markedsføring er et tiltak som har stor effekt for å få nye brukergrupper ut.
- Forventningene som skapes må samsvare med det brukerne faktisk møter.
- Bruk av allmenne kanaler, som fulldistribusjon i posten, sosiale medier, aviser, radio, tv og informasjon der folk flest ferdes har stor effekt.
- Økt fokus på et område kan føre til behov for økt tilrettelegging for eksempel av parkering, toalett og slitasjeforebyggende tiltak.

3.3.4 Registrere foreslåtte tiltak

Foreslåtte tiltak på eksisterende traséer og målpunkt føres inn i egenskapstabellen under "Nye tiltak", jf. tabell 2 i kapittel 3.4.1. Foreslåtte tiltak skal være på et overordnet nivå, og beskrives kort og konkret.

Ferdig planlagte traséer som er avklart med grunneier og evt. andre rettighetshavere/parter, kartfestes så nøyaktig som de foreligger og legges inn som planlagte traséer i kartet, jf. figur 7 i kapittel 4.1.1.

Forslag om etablering av nye ferdselsårer synliggjøres på kart som traséer uten nøyaktig stedfesting. Forslag til nye ferdselsårer skal fremstilles slik at grunneiere og andre interessenter ikke oppfatter det som endelig trasévalg. Dette gjøres ved å synliggjøre forslagene med piler (foreslått trasé) som kun indikerer manglende forbindelser eller behov for en ny ferdselsåre for å oppnå målsetningene med planen. Detaljplassering og eventuelt prosjektering er oppfølgingstiltak til planen og omtales ikke i denne veilederen.

Forslag om etablering av nye turruter vil innebære behov for skilting og merking på etablerte ferdselsårer. Skilting og merking må legges inn som tiltak på de enkelte ferdselsårene. Dersom deler av turrutene ikke vil følge en ferdselsåre, markeres disse delene med

piler (foreslått trasé) i kartet, og tiltak om skilting og merking legges inn i egenskapstabellen.

Forslag om etablering av nye målpunkt

synliggjøres med rød sirkel på kart dersom tiltaket i forkant er avklart med grunneier eller at forslaget ikke krever grunneieres tillatelse. Andre forslag bør beskrives tekstlig som tiltak på foreslåtte og eksisterende traséer, og forelegges grunneier for uttalelse.

Forslag til nye traséer og målpunkt som registreres i kartet opprettes med en ny ID i kart og tabell. I tabellen legges tilhørende informasjon. Det må komme tydelig frem at dette er forslag til tiltak og ikke nåsituasjonen. Det gjøres ved å fylle inn egenskapen Status med "foreslått" i tabellen.

3.3.5 Vurdere foreslåtte tiltak opp mot andre forhold

Ved utforming av forslag til tiltak bør det tenkes på følgende:

Eiendomsforhold

Alle fysiske tilretteleggingstiltak, fra tung turveitilrettelegging til enkel merking med maling, krever tillatelse fra grunneier. En temaplan for friluftslivets ferdselsårer hverken binder arealbruk eller hjemler inngrep, og selve planen berører dermed ikke grunneieressene direkte. Selv om detaljplanlegging av nye traséer og målpunkt ikke er gjennomført, er det viktig at grunneiere som kan bli berørt, involveres der det foreslås fysiske tiltak. Dette er viktig for å få klarhet i grunneier sin holdning til forslagene, for eventuelt å kunne justere tiltakene slik at de er forenlig med deres ønsker og lokalkunnskap. Er det klart at grunneier ikke vil akseptere tiltaket, vil det også være nyttig kunnskap i det videre arbeidet.

Miljøverdier

Naturen utgjør hovedrammen for friluftslivet. I arbeidet med å ivareta og utvikle friluftslivets ferdselsårer er det derfor helt grunnleggende å ivareta miljøverdiene i planleggingen. Tiltak må vurderes opp mot hensyn til sårbare arter og naturområder. Godt ivarettatt naturmangfold sikrer også gode opplevelsesverdier i dag og for framtidens generasjoner.

Tilrettelegging for friluftsliv skal ikke medføre større naturinngrep enn nødvendig for at aktuelle målgrupper skal ha gode natur- og friluftslivsopplevelser. Prinsippene om naturvennlig tilrettelegging, jf. Miljødirektoratets veileder om Naturvennlig tilrettelegging, skal alltid legges til grunn, og veies mot hensynet om at flest mulig skal kunne utøve friluftsliv.

De menneskepåvirkede innslagene i naturen, kulturmiljøene og de enkelte kulturminnene, utgjør viktige opplevelsverdier for friluftslivet og bidrar til en historisk forankring. Ferdelsårene i seg selv kan være slike kulturminner. Jordbrukslandskapet utgjør de fleste steder viktige områder for friluftslivet, og godt ivarettatte kulturlandskap bidrar til gode opplevelser.

Kunnskap om miljøverdiene vil si noe om hvor det er egnet å tilrettelegge for ferdsel og hvor ferdsel bør begrenses på grunn av slitasjesvakhet eller annen sårbarhet. Her må det vurderes hvilke enkeltområder som bør skjermes i forhold til ferdsel og bruk, og hva som bør gjøres kjent og tilgjengelig gjennom informasjon og tilrettelegging. Virkemidler for å ivareta miljøverdier kan være:

- **Sonering**

Sonering er et verktøy som har mange likhetstrekk med differensiering. Sonering brukes ofte om geografisk avgrensede områder, mens differensiering brukes om mer konkrete tiltak. Ved å dele opp et planområde i forskjellige soner kan det for eksempel avklares hvilken grad av tilrettelegging de ulike sonene skal ha, og om tiltak i det hele tatt skal gjennomføres. En sonering kan derfor legge føringer for ferdselsårenettet i kommunen og dimensjonering av tiltak i ferdselsåreplanen.

- **Differensiering**

Differensiering er et verktøy som kan brukes uavhengig av om det er gjennomført en sonering på forhånd. Differensiering betyr ikke at det skal settes av egne traséer for enkeltaktiviteter. En planlegger må være bevisst på at turområdene har mange ulike brukergrupper, bruksformer og interesser, og det er derfor viktig å opprettholde og utvikle et differensiert tilbud uten at det går på bekostning av sårbare ferdselsårer og andre miljøverdier i et område. For å ivareta opplevelseskvalitetene og miljøverdiene er det viktig at prinsippene om naturvennlig tilrettelegging legges til grunn for arbeidet.

- **Kanalisering**

Med kanalisering menes å styre noe i en bestemt retning. Kanalisering knyttet til ferdselsårer kan forstås på to nivå:

- Kanalisering gjennom omlegging og nyetablering av traséer for å lede folk bort fra miljømessig sårbare områder. Eksempel på dette kan være omlegging av stier i tamrein- og villreinområder for å unngå forstyrrelser i viktige funksjonsområder for rein.
- Kanalisering ved økt tilrettelegging på en enkelt trasé for å unngå unødig slitasje i nærområdet omkring traséen(e). Eksempel på slik kanalisering kan være etablering av en gangbane i tre for å unngå at en sti spiser seg utover i bredden i våte myrområder.

HUSK

Større områder med urørt preg er en kvalitet i seg selv for friluftslivet. Det er derfor viktig at det fortsatt finnes områder uten tilrettelegging i form av ferdselsårer eller turruter.

Omfang av ferdselsårer i grå arealer

Friluftslivets ferdselsårer ligger i hovedsak i naturpregede områder, men kan i enkelte tilfeller også gå inn i og gjennom grå arealer. Ferdelsårer i de grå arealene kan være en del av planen dersom de:

- binder sammen boligområder, skoler, institusjoner, holdeplasser, parkeringsplasser mv med nærliggende naturprega områder.
- er viktige for å få sammenhengende traséer eller rundløyper.
- er trafiksikre. Traséene bør følge fortau, gang/sykkelvei eller områder med lite trafikk og/eller ned-satt fartsgrense (30 – 50 km/t).
- delstrekken som går gjennom de grå arealene ikke er dominerende for traséen sett som helhet, og at delstrekken igjen gjerne brytes opp av parker, grøntdrag, 100-metersskoger eller lignende.
- skiltes og merkes.



Figur 4: I eksemplet ligger det svært viktige friluftsområder langs sjøen og i marka nord for bebyggelsen. Ved å skilte og merke gjennom bebyggelsen kan det skapes attraktive rundturer nært der folk bor, og som samtidig binder sammen marka og strandsonen.

Trafikksikkerhet

For traséer og tiltak langs bilveier, jernbane og mye brukte farleder er det viktig å vurdere trafikksikkerheten. Er trafikksikkerheten i utgangspunktet ikke tilfredsstillende, for eksempel ved kryssing av veg, kan det foreslås tiltak som bedrer dette. Se for øvrig punktet over om grå arealer.

Avveining mot andre interesser

Endret arealbruk vil som regel påvirke andre interesser, og konflikter kan oppstå. Alle forslag til endringer som kommer fram i planen må derfor vurderes mot øvrige interesser. Dette kan være utbyggings- og næringsinteresser – herunder oppdrett, landbruk og reindrift, trafikale forhold (bil, båt, tog) og øvrige friluftslivsinteresser.

Viktige kilder til informasjon om dette er folk med kunnskap på de feltene som blir berørt, kommuneplanens arealdel, delplaner, reguleringsplaner, reindriftskart, farledskart, landbruksplaner og lignende.

Der foreslåtte tiltak berører andre motstående interesser bør relevante myndigheter, rettighetshavere eller organisasjoner kontaktes for å få avklart forholdene, og eventuelt foreslå endringer eller avbøtende tiltak som kan avhjelpe de påpekte konfliktområdene. For å avklare motstridende interesser vil møter og dialog mellom de ulike interessene være hensiktsmessig.

UTSJEKK AV PLANUTKAST

Det er viktig med god brukermedvirkning ved utforming av tiltak. Det er spesielt viktig å ha godt samarbeid med de som har eller får ansvaret for de traséene/tiltakene som foreslås. Involver gjerne også andre som jobber med tilrettelegging og som kjenner områdene godt. Det sikrer god lokalkunnskap og forankring av forslagene.

3.3.6 Analyser tiltak opp mot målene for arbeidet

Når forslag til tiltak er utarbeidet må det gjøres en utsjekk av om tiltakene ivaretar målene som er satt for arbeidet. Dette gjøres ved å gjenta analysen. Dersom måloppnåelsen ikke er god nok må forslag til supplerende tiltak utarbeides. Arbeidet med analysene fortsetter til måloppnåelsen er tilfredsstillende. En lukking av et avvik kan også innebære at avviket aksepteres, men der det for eksempel blir påpekt at det er et mål å få dem lukket senere, eller at målet ikke er mulig å nå.

3.3.7 Vekte og prioritere opp mot måloppnåelse

Vekting av traséer og målpunkt

Når forslag til tiltak er ferdig utarbeidet bør det gjøres en vurdering av hvilke traséer og målpunkt som er viktigst for å ivareta målene som er satt for arbeidet. Vurderingene gjøres for både eksisterende, allerede planlagte og foreslåtte traséer og målpunkt etter en skala fra 1 – 3. De viktigste traséene og målpunktene for måloppnåelse gis verdien 1, og de som har minst betydning gis verdien 3. Er det for eksempel et mål at hver bydel skal ha en turrute opp til et utsiktspunkt og enkelte bydeler har flere slike, vil det være naturlig å skille mellom de enkelte traséenes betydning for måloppnåelse.

Vektingen skrives inn i egenskapstabellen, jf. tabell 2 i kapittel 3.4.1, under egenskapen *Måloppnåelse*, og vil legge føringer for oppfølgingen av planen og prioritering av tiltak.

Det bør tilstrebes en enhetlig vekting av ferdselsårer som går gjennom flere kommuner eller planområder.

Prioritering av tiltak

Prioritering av tiltak bør vurderes ut fra følgende kriterier:

- Foreslåtte tiltak på traséer og målpunkt som vektes høyt i forhold til måloppnåelse skal prioriteres høyt i forhold til oppfølging.
- Foreslåtte tiltak som kommer høyt ut fra en kost-nytteanalyse.
- Foreslåtte tiltak som er realistisk å gjennomføre i perioden planen gjelder for.

HUSK

Planen kan omhandle traséer og målpunkt som kommunen ikke har ansvaret for. I slike tilfeller må det være enighet med de ansvarlige om prioritering og tiltak som foreslås. Tilsvarende vil gjelde der andre enn kommunene eier planen.

Det er naturlig at prosjektgruppen lager forslaget til prioritering og at forslaget legges fram for styringsgruppen eller prosjekteier for beslutning. Prioriteringen skrives inn i egenskapstabellen under egenskapen *Prioritering*, jf. tabell 2 i kapittel 3.4.1.

3.4 Steg 4: Sammenstilling og vedtak

STEG 1: OPPSTART

STEG 2: KARTLEGGE NÅ-STATUS

STEG 3: ANALYSERE OG VURDERE TILTAK

STEG 4: SAMMENSTILLING OG VEDTAK

- a. Sammenstille planen
- b. Høring
- c. Vedtak av planen

3.4.1 Sammenstille planen

Når prosjektgruppa har forslag til tiltak klar, og er omforent om en prioritering av disse, skrives planen sammen til et ferdig dokument. Formen på planen må tilpasses behovet, men det kan være hensiktsmessig å bygge den opp med en planbeskrivelse, en tiltaksdel og ett eller flere temakart. Sammenskriving av planen gjøres i prosjektgruppen. Styringsgruppen eller prosjekteier vedtar at utkastet skal legges ut på høring.

A. Tekstdel/planbeskrivelse

Følgende punkter bør omtales i planbeskrivelsen:

- Bakgrunn for planen
- Mål og avgrensning for planen
- Forholdet til andre planer og nasjonale føringer
- Organisering av arbeidet og opplegg for medvirkning
- Beskrivelse av dagens situasjon
- Vurdering av behov for å nå planens målsettinger

Bakgrunn, mål og føringer kan i stor grad hentes fra prosjektbeskrivelsen. Når det gjelder organisering, arbeidsprosess og medvirkning bør planbeskrivelsen vise til hvordan arbeidet faktisk er gjennomført. Planbeskrivelsen bør gi en overordnet sammenstilling av statusen for ferdselsårene, turrutene og målpunktene, og kart og egenskapstabell kan underbygge dette. Planbeskrivelsen bør også kort gjengi resultat av analysene, der nåsituasjonen er vurdert opp mot målene for planarbeidet, og der mangler og forbedringspunkter er avdekket.

B. Tiltaksdel/handlingsplan

Tiltak og endringer som foreslås beskrives i tiltaksdelen sammen med en beskrivelse av hvordan planen skal følges opp. Forslag til tiltak bør inneholde en kostnadsvurdering. Det bør framgå hvem som skal ha ansvaret for gjennomføring eller oppfølging. Hvor omfattende tiltaksdelen blir avhenger av behovene som er kartlagt og hvor mange nye traséer, målpunkt og andre tiltak som er foreslått. Tiltaksdelen bør omtale følgende tema:

- Eventuelle strategiske, organisatoriske eller ansvarsmessige grep som skal tas
- Overordnet beskrivelse av endringer og tiltak
- Overordnet beskrivelse av økonomiske og ressursmessige konsekvenser
- Om og hvordan videre planforankring skal gjøres
- Kriterier for prioritering av tiltak og resultatet av prioriteringene
- Forslag til tiltak

Tiltaksdelen bør gi en oversikt over foreslåtte tiltak som settes opp i en prioritert rekkefølge ut fra hvilke tiltak som vurderes som viktigst å gjennomføre i perioden planen skal gjelde for. En oversikt kan listes ut ved å sortere egenskapen "Prioritering av tiltak", se tabell 2.

Merk at tiltak som innebærer prosjektering av nye ferdselsårer eller vesentlig oppgradering av eksisterende, kan utløse krav om reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Kostnader til reguleringsplan og prosjekteringskostnader bør da synliggjøres.

I tiltaksdelen bør det også framgå oppfølgende tiltak som ikke er knyttet til enkelttraséer eller målpunkt. Slike tiltak må også inngå i oppfølgingen av planen. Dette kan for eksempel være:

- **Behov for oppdatering av kartverkets data-baser.** Når nye ferdselsårer eller turruter er etablert eller oppgradert i terrenget, vil dette ofte medføre behov for oppdatering av Tur- og friluftsrutebasen og FKB-TraktorvegSti. Feil og avvik som er avdekket i arbeidet bør meldes inn til Kartverket, for eksempel i rettikartet.no. For å ivareta friluftslivet er det viktig at kartgrunlaget er oppdatert. Kartverket kan kontaktes ved behov for veiledning og spørsmål om innlegging og ajourhold av data.

HUSK

En turrute som skal forvaltes i nasjonal database for tur- og friluftsruter må være skiltet og merket, og knyttet opp mot et forvaltningsregime. Det betyr at en kommune, lag eller organisasjon må ha ansvar for skilting og merking av turruta.

- **Behov for utarbeiding av detaljplan for skilting og merking**

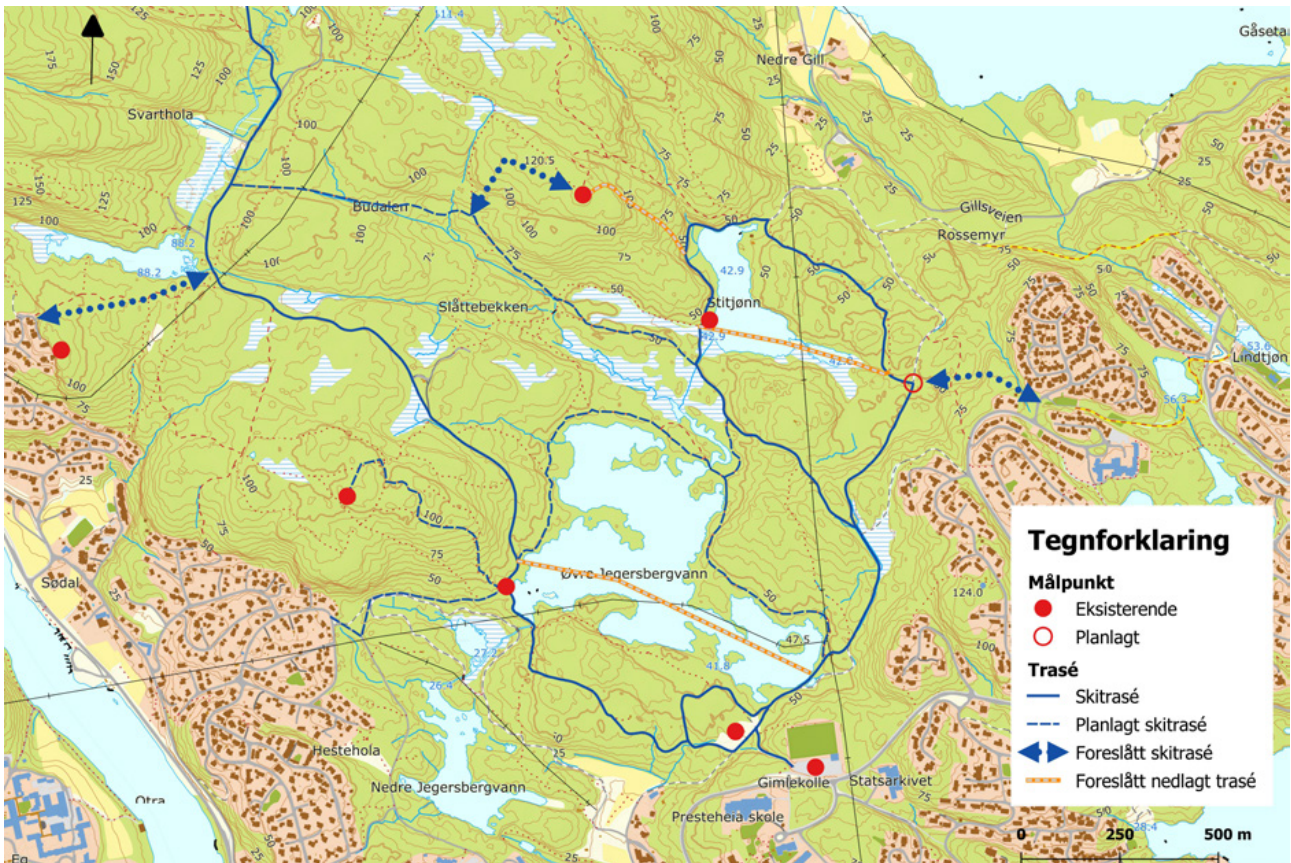
For traséer som skal skiltes og merkes kan det være behov for å utarbeide mer detaljerte skilt- og merkeplaner som også inneholder opplegg og rutiner for drift og vedlikehold. Skilt og merkeplaner bør følge anbefalingene i Merkehåndboka.no.

- **Behov for informasjon og markedsføring - annen etterbruk av planen**

Informasjon og markedsføring kan være viktige tiltak for å få flere ut på tur. Dersom det er ønske om å bruke resultatene av planen til å utarbeide turkart, trykte turbeskrivelse eller gjennomføre ulike markedsføringstiltak, bør dette beskrives som tiltak.

Tabell 2: Egenskapstabell med eksempler som viser forslag til tiltak

Egenskap	Forklaring	Trasé	Målpunkt	Eksempel trasé	Eksempel Målpunkt
ID	Et unikt idnr satt sammen av minimum 3 siffer	obligatorisk	obligatorisk	112	356
Navn	Et navn på traséen/målpunktet	valgfritt	valgfritt	Linesløypa	Stordalen parkering
Rutenummer	Hentes fra nasjonal database for tur og friluftsruter	valgfritt			
Status	Om eksisterende/planlagt/foreslått. Planlagt er ferdig avklart og klare for realisering. Foreslått mangler helt eller delvis avklaring	obligatorisk	obligatorisk	Eksisterende	Eksisterende
Type trasé	Om det er hoved-, forgreining- eller matetrasé	valgfritt		Forgreining	
Brukstype	Fottur, skitur, sykkelstur, padle-/rotur eller annen tur	obligatorisk		Skitur	
Målpunkttype	Rasteplass, aktivitetsområde, overnatting, parkering, havn, kollektivpunkt, servering, severdighet eller annet målpunkt		valgfritt		Parkering
Skiltet	Om traséen er skilt (ja/nei)	valgfritt		Ja	
Merket	Om traséen er merket (ja/nei/delvis/sesong)	valgfritt		Ja	
Beskrivelse	En kort beskrivelse som ikke går på tema dekt ellers i tabellen. (max 200 tegn)	obligatorisk	valgfritt	Fin skitur som prepareres med løypemaskin ved mye snø	Gruset, plass til 30 biler
Eier tilrettelegging	Hvem eier tilretteleggingen i traséen eller av målpunktet?	valgfritt	valgfritt	Kommunen	Stordalen IL
Grunneieravtale	Er det grunneieravtale (ja/nei/delvis/ukjent)	obligatorisk	valgfritt	Ja	Ja
Vedlikeholds-ansvar	Hvem drifter om det er en ansvarlig/definert	valgfritt	valgfritt	Kommunen	Stordalen IL
Opphav	Fra hvilken datakilde er registreringen hentet	valgfritt	valgfritt	Kommunalt løypekart	N50 samferdsel
Måloppnåelse	Vurdering av traséens og målpunktets betydning for måloppnåelse. 1 er størst og 3 dårligst. (verdi 1 - 3)	obligatorisk	valgfritt	2	1
Nye tiltak	Beskriv de nye tiltakene	valgfritt	valgfritt	Økt ryddebredde med en meter	Parkeringsplassen må utvides med 30 plasser
Finansiering nye tiltak	Hvordan er tiltakene finansiert/tenkt finansiert	valgfritt	valgfritt	Kommunens driftsbudsjett	Kommunale prosjektmidler
Organisering nye tiltak	Hvordan organiseres nye tiltak/tenkt organisert	valgfritt	valgfritt	Utføres av markas venner	Legges ut på anbud
Kostnad	Estimert kostnad ved tiltaket	valgfritt	valgfritt	5 000,-	200 000,-
Prioritering av tiltak	Hvilken prioritet har tiltaket (1 - ∞)	valgfritt	valgfritt	17	5



Figur 5: Plankart for skitraséer. Mildere vintrer skaper utfordringer som usikker is og lite frost i bakken. Eksemplet illustrerer blant annet behov for å legge ned eksisterende traséer og hvordan løypenettet kan utvikles.

C. Temakart

Det er viktig med et lesbart og lettfattelig kart som minimum viser eksisterende ferdselsårer, turruter og målpunkt som inngår i planen. Forslag til nye traséer illustreres i kartet med piler, ferdig planlagte med stiplet strek (jf. figur 7 i kapittel 4). Forslag til nye målpunkt, som ikke krever avklaring, eller som er avklart med rettighets-haver/grunneier/myndighet, merkes med rød sirkel. Målpunkt som ikke er avklart markeres ikke i kartet.

Blir det for mye informasjon i ett kart kan flere kart brukes. Det kan for eksempel utarbeides ett for vinter- og ett for sommersesong. Figur 5 viser et eksempel på en plan for skitraséer. Sentrale egenskapsdata kan følge med som vedlegg til planen.

3.4.2 Høring

Når utkast til plan for friluftslivets ferdselsårer er ferdigstilt bør denne legges ut til begrenset høring. Dette forutsetter at planen er utarbeidet som en temaplan. Ordinær høring vil komme når planen innarbeides i kommunens ordinære planverk etter plan og bygningsloven, for eksempel kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet.

Omfanget av høringen må sees i sammenheng med hvor omfattende tiltaksdelen er. Høringen bør som minimum gjennomføres for de som har vært involvert i arbeidet, og for de som vil bli berørt av forslagene. Høringen kan organiseres ved å sende brev med informasjon til berørte. Det kan også gjennomføres møter under høringen med relevante parter.

3.4.3 Vedtak av planen

Planen vedtas i utgangspunktet hos prosjekteier eller de som bestilte planen, som gjerne er et politisk utvalg eller et styre. I saksframlegget som legges til grunn for vedtaket er det naturlig å beskrive følgende:

- Målene som er satt for planen og hovedlinjene i det planen omhandler
- Kort presentasjon av planprosessen
- Presentasjon av funn i analysen av nåsituasjonen
- Overordnet beskrivelse av foreslåtte tiltak og oppfølging
- Høringsinnspill
- Revisjons- og oppfølgingsrutiner av planen

Planen legges ved saksframlegget. Tiltaksdelen bør vedtas, mens resten av planen tas til orientering.

4. Bruk av GIS i arbeidet

En plan for friluftslivets ferdselsårer kan samlet sett gi mye informasjon om ferdselsårer, turruter og målpunkt. Digitalisering og bruk av geografiske informasjonssystemer (GIS) kan gjøre det:

1. lettere å holde oversikt over all informasjon
2. mulig å analysere om nå-status og foreslåtte tiltak ivaretar enkelte av målene som er satt for arbeidet
3. mulig å oppdatere offentlige kartbaser på en effektiv måte
4. lettere å gjenbruke datasettet i andre sammenhenger

Bruk av GIS krever tilgang til et GIS-verktøy. Miljødirektoratet har tilrettelagt en QGIS-løsning som er gratis og godt egnet til arbeidet. Denne kan lastes ned fra Miljødirektoratet.no. Programmet kan tas i bruk av alle uansett hvilken programleverandør som ellers brukes i organisasjonen. Løsningen er tilrettelagt med bakgrunnskart, temakart og tegnforklaring. I tillegg inneholder den et datasett for planlegging som er klargjort for registreringer av traséer og målpunkt. Veiledning og instruksjonsvideoer for bruk av løsningen er tilgjengelig på Miljødirektoratet.no.

En ulempe med bruk av denne løsningen kan være at filformatet til dataene man registrerer ikke nødvendigvis kan legges direkte inn i organisasjonens egen løsning

uten konvertering. Om organisasjonen allerede har egen GIS-programvare, kan den brukes. Fordelen med bruk av egen GIS-programvare er at GIS-ansvarlig allerede kjenner systemet godt, og at dataene kan samkjøres direkte med øvrige data i organisasjonen. En ulempe er at det kan være mer krevende å sette opp prosjektet og gjennomføre arbeidet i en slik løsning. Enkelte kartprogram egner seg heller ikke like godt til analysearbeid.

4.1 Bruk av GIS i de ulike stegene

GIS kan være nyttig ved kartlegging av nåsituasjon, ved analyse og ved sammenstilling av planen.

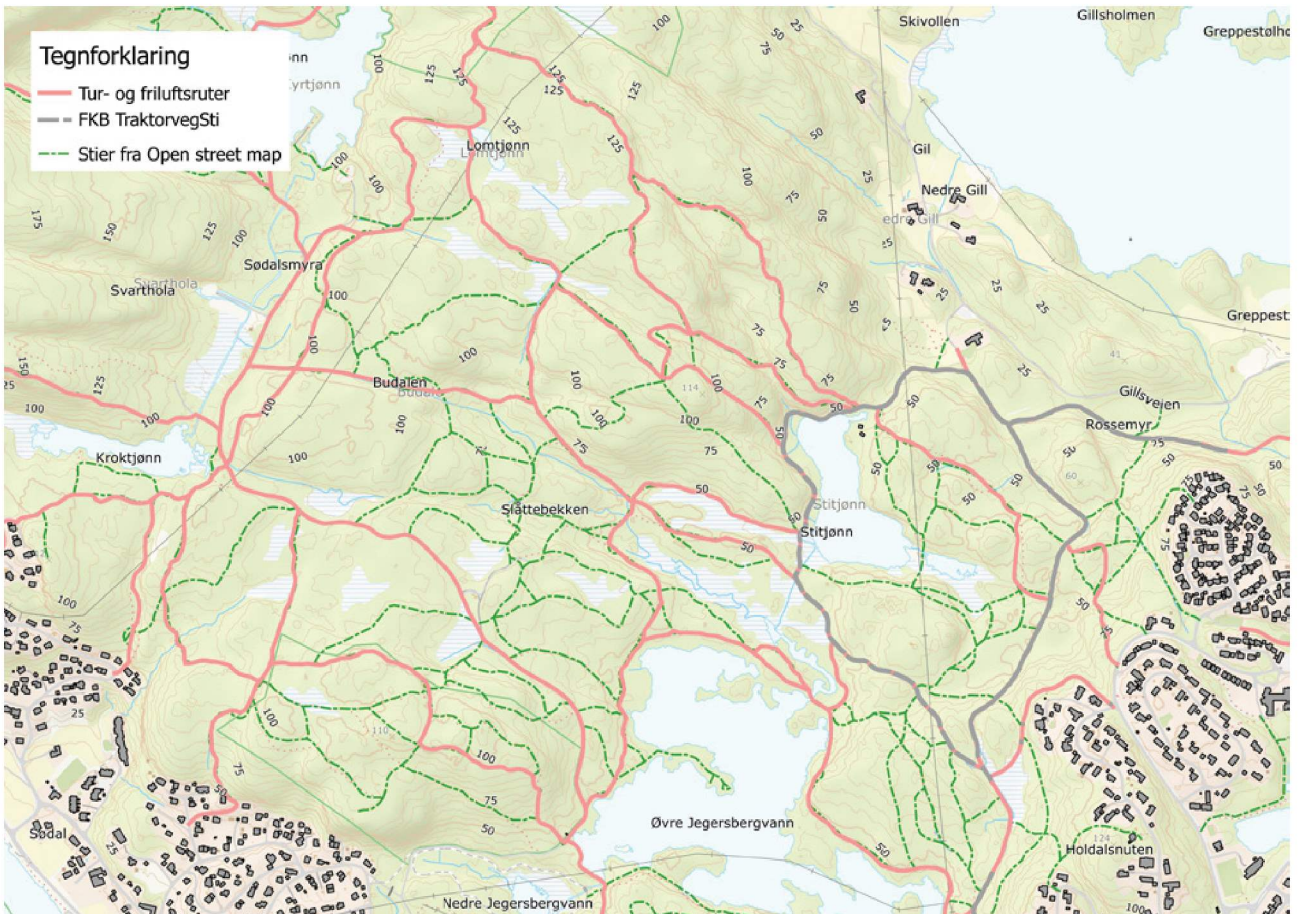
4.1.1 Steg 2: Kartlegging av nå-status

Kartleggingen av nåsituasjonen i et GIS tar utgangspunkt i allerede eksisterende digital informasjon. Det finnes mange relevante datasett med slik informasjon, både åpent på nett og lokalt lagret hos ulike organisasjoner. Kvaliteten varierer fra kilde til kilde og fra område til område.

Tabell 3 gir en oversikt over datakildene med kartdata som skal brukes i forbindelse med kartlegging av nå-status. Disse er lagt inn i den tilrettelagte GIS-løsningen på Miljødirektoratet.no.

Tabell 3: Oversikt over datakildene som skal legges inn i et GIS for ferdselsåreplanlegging

Datasett	Beskrivelse	Kilde	Kommentar
Bakgrunnskart	Kart og flybilder	GeoNorge	Flere alternativer for å få tilgang til slike kart, de fleste kommuner har allerede slike kart tilgjengelig i en innsynsløsning. WMS for de vanligste bakgrunnskartene er åpent tilgjengelig for alle. WMS for Norge i bilder er tilgjengelig for parter i Norge digitalt.
Tur- og friluftsruter	Fotruter, sykkelruter, skiløyper og andre turruter med ulike egenskaper.	GeoNorge	Dette datasettet har varierende fullstendighet og nøyaktighet. De mest detaljerte dataene fås ved å laste ned datasettet kommunevis heller enn landsdekkende. WMS-en gir en god førsteoversikt, men mangler noen av dataene man får ved kommunevis nedlastning.
FKB (Felles kartdatabase) - TraktorvegSti	Inneholder traktorveger, gangveger og stier med senterlinjegeometri.	GeoNorge	Dette datasettet har varierende fullstendighet og nøyaktighet. WMS for dette datasettet heter «Traktorveg og skogsbilveg». Datasettet er tilgjengelig for nedlastning for Norge digitalt parter eller fra kommunen.
N50 Kartdata – Samferdsel	Som FKB – av og til med supplement	GeoNorge	Datasettet er et godt supplement til FKB – TraktorvegSti. Det er tilpasset målestokksområdet 1:25 000 – 1:100 000, og har et innhold som tilsvarer papirkartserien Norge 1:50 000. Det er ikke like detaljert som FKB – TraktorvegSti, men noen steder har det med flere stier, traktorveger etc. enn det man finner i datasettet fra FKB.



Figur 6: Kartet viser et eksempel på at det ofte vil være behov for å bruke flere kilder for å få fram et helhetsbilde. Data fra Open streetmap gir i dette eksemplet betydelig flere stier enn hva som framgår av FKB TraktorveiSti og Tur- og friluftsruter.

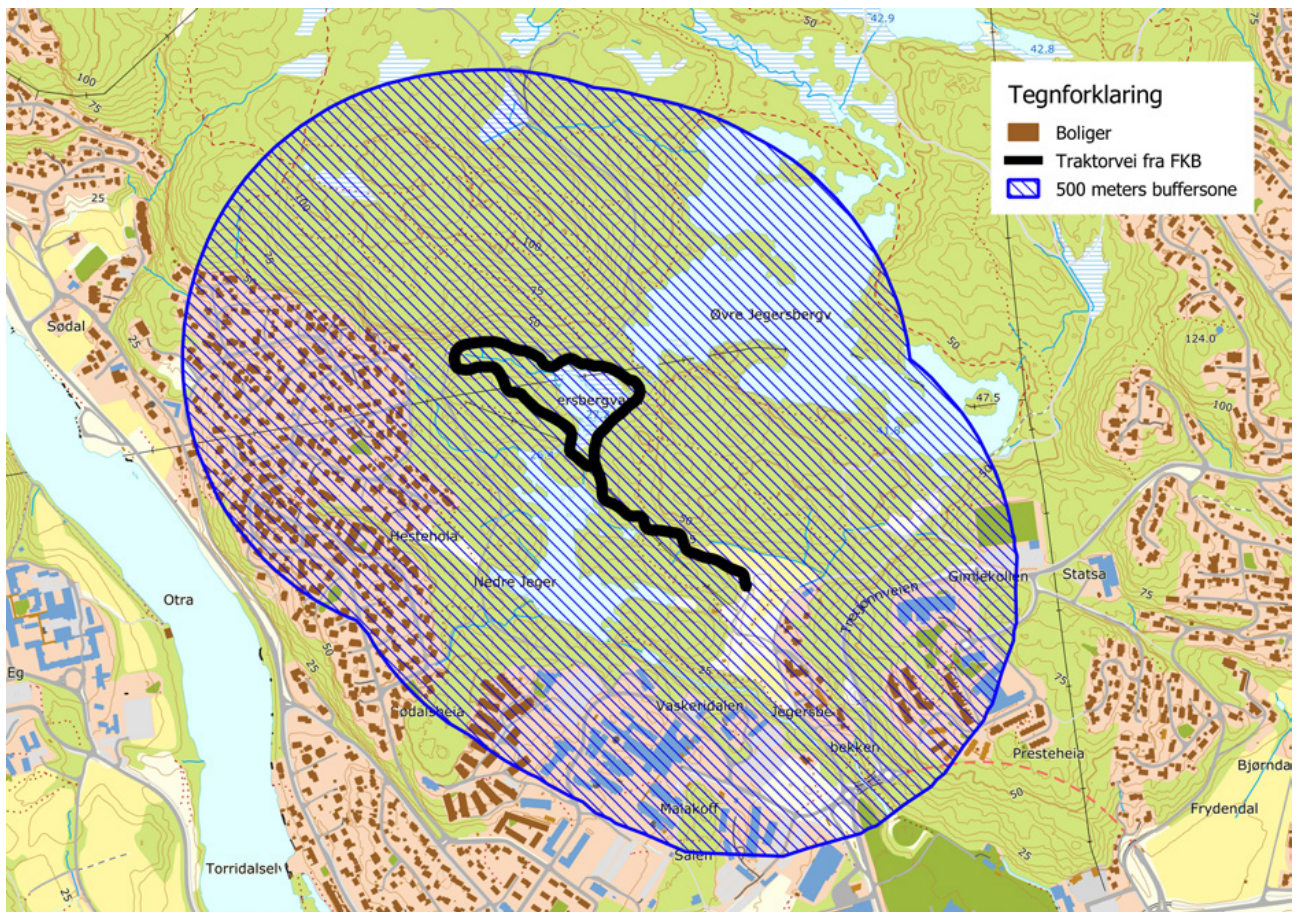
En oversikt over andre aktuelle kilder finnes i vedlegg 1. Det kan lokalt også finnes andre digitale kilder hos kommuner, friluftsråd, frivillige organisasjoner og enkeltpersoner. Det er varierende kvalitet på dataene, og en god gjennomgang av kildene vil lette den videre jobben. Kartdata kan være tilgjengelig som bilder/raster (WMS), der egenskaper på enkeltelementer ikke kan tas ut og gjenbrukes. Disse må digitaliseres/registreres inn i løsningen. De kan også være tilgjengelig som datafiler der egenskapene på enkeltelementer kan tas ut og gjenbrukes (WFS eller ulike andre nedlastbare formater).

Når de aktuelle datasettene er lagt inn i manuskartet starter arbeidet med å legge inn traséer og målpunkt som skal inngå som grunnlag for analysen. Disse legges inn med tilhørende egenskaper i et nytt tomt datasett. Start med aktuelle objekt fra eksisterende datasett. Ved behov digitaliserer man inn nye objekt eller henter inn objekt som er registrert med GPS. For den skreddersydde GIS-løsningen er det klargjort ett datasett for manuskart og

ett for registreringsarbeidet. Datasettet for registreringsarbeidet inneholder obligatoriske og anbefalte egenskaper og tegneregler, og kan lastes ned fra Miljødirektoratet.no.

	Eksisterende	Planlagt	Foreslått
Fottrasé			
Skitrasé			
Sykeltrasé			
Padle/rotrasé			
Annen trasé			
Nedlagt trasé			
Målpunkt			

Figur 7: Tegneregler, Plan for friluftslivets ferdselsårer



Figur 8: Buffer på 500 meter (blållilla farge) rundt en turrute (gul farge) presentert sammen med boligbygg fra FKB. Bygninger i figuren, som ikke er dekket med noen av buffersonene ligger over 500 m fra turruta.

4.1.2 Steg 3: Analysere og vurdere tiltak

GIS-analyser kan være nyttige for å avklare om nå-status og foreslåtte tiltak ivaretar målene som er satt for planarbeidet. Hvilke analyser som er aktuelle, er avhengig av hvilke mål som er satt. Et eksempel på mål kan være at ingen i kommunen/tettstedet skal ha mer enn 500m fra bolighuset til nærmeste turrute. Ved å lage en buffersone på 500m rundt turrutene, vil analysen vise hvor mange boliger som faller innenfor/utenfor buffersonen jf. figur 8. Dette kan enten gjøres teknisk med flere GIS-analyser eller med en visuell vurdering.

Eksempler på andre mål det kan gjøres GIS-analyser på er:

- ulik tilretteleggingsgrad i ulike soner som er definert på forhånd
- utsjekk på differensiert tilrettelegging innenfor de ulike bydelene (for eksempel et utsiktspunkt tilgjengelig for rullestol og barnevogn, en gruset rundløype på minimum 2 km og stier uten tilrettelegging)
- andre avstandsmål enn 500 m for ulike trasétyper

Når måloppnåelsen på aktuelle tiltak er lagt inn og analysene er avsluttet, er datasettet klart for Steg 4.

4.1.3 Steg 4: Sammenstilling og vedtak

Når planen skal sammenstilles er kartet en viktig del av sluttresultatet. På bakgrunn av registreringene som er gjort av nåsituasjonen, analysene og forslagene til nye tiltak, kan det framstilles ulike typer kart i et GIS. Disse kan skrives ut eller presenteres digitalt på nett. Ved hjelp av de ulike egenskapene som er registrert på traséene og målpunktene, kan ulike egenskaper symboliseres i kartet. Skal det kun fokuseres på sammenhenger og tetthet av traséer (eksisterende, planlagte og foreslåtte), brukes tegnereglerne som vist i figur 7. Skal det med utgangspunkt i målet for planarbeidet fokuseres på andre egenskaper kan det lages kart som viser det, så lenge egenskapene man ønsker å vise finnes i datasettet. Standardiserte tegnforklaringer bør brukes. Det er også viktig at det skilles tydelig mellom eksisterende, planlagte og foreslåtte tiltak.

4.2 Oppdatere nasjonale kartbaser

Etter at kartleggingsjobben er avsluttet er det viktig å få meldt inn kartdata som mangler i de nasjonale datasettene som Kartverket forvalter. Det finnes to alternativ for å melde inn ny informasjon til Kartverket. Innmelding kan gjøres enten gjennom Kartverkets nettportal for oppretting og innmelding av kartdata, rettikartet.no, eller oversendes i sin helhet etter avtale med ansvarlige kontaktpersoner for de aktuelle kartdataene i Kartverket.

4.3 Segmentering/ oppdeling

Det er stor fordel om traséene, som er linjeobjektene i datasettet, deles inn i mindre biter i møte med andre traséer eller der traséen vesentlig endrer karakter, for eksempel fra sti til turveg. I GIS kalles det segmentering. Dette vil gi en betydelig verdiøkning på dataene med tanke på videre bruk inn i f.eks. analyser. Ulempen er at det kan gi en vesentlig økning i arbeids- og etableringskostnad. Oppdeling i segmenter kan alternativt gjøres som et oppfølgende tiltak av selve planarbeidet.

Hvilke egenskaper som legges til grunn for oppdelingen må styres av målene som er satt for arbeidet. Objekt som kopieres inn fra andre datasett beholder oppdelingen fra originaldatasettet. For nye objekt registrerer man først inn egenskaper som skal gjelde for hele traséen. Del så opp ferdselsåren i mindre deler ved kryss/møtepunkt med andre traséer eller der en del av traséen skal ha en annen egenskap enn resten. Nærmere beskrivelse av hvordan dette gjøres finnes på Miljødirektoratet.no.

5. Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over datakilder

	Datasett	Beskrivelse	Kilde	Kommentar
BASIS KARTDATA				
Skal	Bakgrunnskart	Kart og flybilder	GeoNorge	Flere alternativer for å få tilgang til slike kart, de fleste kommuner har allerede slike kart tilgjengelig i en innsynsløsning. WMS for Norge i bilder er tilgjengelig for parter i Norge digitalt.
Vurderes	AR5	Norges arealressurser i målestokk 1:5000. Landsdekkende under tregrensa.	GeoNorge	Dette datasettet er spesielt godt egnet til analyser.
Vurderes	Plandata	Arealplaner	Kommunene	Gjeldende regulerings- og kommuneplan (delplaner). Der kommunen har markagrense eller grønn grense, kan det tas inn i datagrunnlaget.
TEMAKART				
Vurderes	Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder	Områder fra nasjonal database (Naturbase) kartlagt i henhold til Miljødirektoratets Veileder M98 – 2013	GeoNorge / Miljødirektoratet	En del kommuner har enda ikke gjennomført kartlegging.
Vurderes	Naturvern-områder (inkl. foreslåtte)	Datasettet inneholder verneområder og vernede enkeltobjekt i Norge	GeoNorge / Miljødirektoratet	Komplett datasett for Norge.
Vurderes	Statlig sikra friluftslivsområder	Områder som er sikra for allmenne friluftslivsformål ved statlig hjelp	GeoNorge / Miljødirektoratet	Komplett datasett for Norge.
Vurderes	Tettsteder	SSB publiserer nytt datasett for tettsteder 1. januar hvert år. Datasettet Tettsteder 2017 viser Tettsteder pr. 01.01.2017	GeoNorge / SSB	Aktuelt datasett for å gjøre analyser mot hvor folk bor.
Vurderes	Inngrepsfri natur i Norge 2013	Datasettet viser hvilke områder som ikke er berørt av tynge tekniske inngrep	GeoNorge / Miljødirektoratet	Komplett datasett for Norge per 1.1.2013. Kan være aktuelt datasett i vurdering av sonering
Vurderes	Villreinkart	Datasettet viser leveområder og funksjonsområder for villrein, som det bør tas hensyn til i arealplanlegging mv.	GeoNorge / Miljødirektoratet	Vurderes i kommuner, hvor dette er aktuelt.
Vurderes	Reindriftskart	Reindriftens arealbrukskart viser beitebruken med en inndeling i 5 årstidsbeiter. Mer informasjon på geonorge.	Geonorge/ Landbruksdirektoratet	Vurderes i kommuner, hvor dette er aktuelt
Vurderes	Verdifulle kulturlandskap	Datasettet viser forvaltningsmessig høyt prioriterte kulturlandskapsområder med både biologiske og kulturhistoriske verdier.	GeoNorge / Miljødirektoratet	
Vurderes	Kulturminner	Kulturminner WMS viser kulturminnedata fra Askeladden (den nasjonale kulturminnebasen). Dette gjelder både fredete arkeologiske og nyere tids kulturminner og kulturmiljøer	Geonorge/ Riksantikvaren	Kulturminner fra Askeladden (den nasjonale kulturminnebasen) er å finne i Riksantikvaren sin WMS. Lokalitetene kan lastes ned fra Geonorge. På kulturminnesok.no fins det god informasjon om de enkelte kulturminnene. Ta i bruk dette ved vurdering av om et kulturminne er aktuelt som målpunkt.
Vurderes	Administrativ avgrensning for bydeler/ delområder	Bydel utgjør geografiske områder i en kommune. I norsk offisiell statistikk er benevnningen bydel knyttet til de fire største kommunene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Mindre byer og kommuner er oppdelt i delområder. Hvert delområde består av flere grunnkretser.	SSB/ Geonorge	Aktuelt til bruk inn i differensiert analyse. For de største byene har SSB laget et eget datasett for bydeler, som kan lastes ned fra kart.ssb.no. De har også et datasett for delområder. Dette er ikke tilgjengelig for nedlastning fra denne kartløsningen. Kontakt SSB for tilgang, dersom kommunen ikke har datasett for det selv.

	Datasett	Beskrivelse	Kilde	Kommentar
STI OG LØYPEDATA				
Skal	Tur- og friluftsruter	Fotruter, sykkelruter, skiløyper og andre turrute med ulike egenskaper.	GeoNorge / Miljødirektoratet	Dette datasettet har varierende fullstendighet og nøyaktighet. Man får ut de mest detaljerte dataene ved å laste ned datasettet kommunevis heller enn landsdekkende. WMS-en gir en god førsteoversikt, men mangler noen av dataene man får ved kommunevis nedlastning.
Skal	FKB (Felles kartda-tabase) – TraktorvegSti	Inneholder traktorveger, gangveger og stier med senterlinjeometri.	GeoNorge	Dette datasettet har varierende fullstendighet og nøyaktighet. Datasettet er tilgjengelig for Norge digitalt parter eller fra kommunen.
Skal	N50 Kartdata – Samferdsel	Som FKB – av og til med supplement	GeoNorge	Datasettet er et godt supplement til FKB – TraktorvegSti. Det er ikke like detaljert som FKB – TraktorvegSti, men flere steder har det med flere stier, traktorveger etc. enn det man finner i datasettet fra FKB.
Vurderes	Tilgjengelighet friluft	Kartleggingen viser hvordan stedet er utformet med tanke på fremkommelighet for personer med nedsatt bevegelighet og nedsatt syn. Andre typer tilgjengelighet er ikke vurdert i Kartverkets data om tilgjengelighet.	GeoNorge	Det er mange kommuner som ennå ikke har gjennomført kartlegging. Man kan finne mye nyttig info i dette datasettet der det er etablert. Eks. tilrettelagte badeplasser, bålplasser, fiskeplasser, parkering etc. Datasettet tas i bruk der det fins.
Vurderes	Strava-logger	Strava inneholder linjedata for treningsruter, som brukere av tjenesten har logget.	Strava.com	Godt egnet for å avdekke bevegelsesmønstre i folketette områder. QMS for Strava kan hentes inn i QGIS vha. programtillegget QuickMapServices. QMS-en har en begrensning på zoomnivå. Dataene viser ikke i målestokk under 1:100 000.
Vurderes	Mtbmap	Mtbmap.no er et onlinekart for terrengsykling i Norge, laget av frie data fra Openstreetmap.	Mtbmap.no	Godt egnet spesielt for sykling, men gir god informasjon om ferdselsmønster da data fra Strava er tilrettelagt i løsningen.
Vurderes	Stier og løyper fra OSM	OpenStreetMap (OSM) inneholder data som brukere har samlet via nettdugnad.	https://www.openstreetmap.org	Bra dekning der det bor folk. Har også segmenter. Data har ulike tagger som kan variere og som kan brukes til å selektere ut bare stier og løyper. Det finnes egne programtillegg for OSM for QGIS. Guide for nedlastning til QGIS: https://learnosm.org/en/osm-data/osm-in-qgis/
Vurderes	Stier, løyper og turforslag fra ut.no	Stier og turruter gjengitt på ut.no er hentet fra grunnlaget til Kartverket i datasettet Tur- og friluftsruter.	Ut.no	Ikke behov for å laste ned data fra ut.no, da dette er de samme dataene man finner i datasettet Tur- og friluftsruter. Turforslag kan lastes ned enkeltvis som gpx-fil fra ut.no, dersom man ønsker å ta disse i bruk inn i arbeidet.
Vurderes	Stier og løyper fra Orienteringskart	Digitale orienteringskart kan inneholde mange stier som ikke vises på andre kart.	Kontakt din lokale orienteringsklubb	Data kan utveksles på egnet format slik at de kan inngå i kartleggingen. Oversikt over hvor det finnes norske orienteringskart er tilgjengelig som WMS.
Vurderes	Barnetråkk	Barnetråkk-data inneholder skolevei og fritidsvei med tilhørende opplysninger. Data inneholder også leke-/oppholdsområde og områder som oppleves som bra og mindre bra. Det er barn som i hovedsak er informanter og deltagere i barnetråkk-kartlegging. Metoden brukes for å understøtte kommune-planlegging og konsekvens-vurderinger i vegsaker mv.	https://www.barnetrakk.no/	165 kommuner har gjennomført barnetråkk. Oversikt over hvor det finnes er gjengitt i kartoversikt på barnetråkk sin nettside. Ofte er datasettet kun tilgjengelig lokalt i kommunen. Avhengig av type barnetråkkdata vil disse kunne være aktuelle både som ferdselsåre og målpunkt. F.eks. kan en god akebakke være aktuell som målpunkt vinterstid.

	Datasett	Beskrivelse	Kilde	Kommentar
MÅLPUNKT				
Vurderes	Severdigheter/ attraksjon	Må kartlegges	www.open-streetmap.org	Mulig noe data finnes i OSM.
Vurderes	Utsiktspunkter	OpenStreetMap (OSM) inneholder data som brukere har samlet via nettdugnad.	www.open-streetmap.org	Ujevn dekning. Topp og fjelltopp er ofte registrert. Se Stier og løyper fra OSM for info om eksport.
Vurderes	Rasteplass	Må kartlegges	www.open-streetmap.org	Tilgjengelighet friluft har info om tilrettelagte rasteplasser, der datasettet er etablert. Mulig noe data finnes i OSM.
Vurderes	Innfallsporter / Friluftsport / atkomstsone	Må kartlegges, ingen landsdekkende tjeneste		Det finnes noe data i OSM (startpunkter for tur). Noen regionale løsninger, for eksempel Rogaland: kartlegging av innfallsporter .
Vurderes	Badeplasser	Enkelte kommuner har gjort egen kartlegging av disse, men fins ingen landsdekkende tjeneste.	Geonorge / www.open-streetmap.org	Tilgjengelighet friluft har info om tilrettelagte badeplasser der datasettet er etablert. Mulig noe data finnes i OSM.
Vurderes	Fiskeplasser	Enkelte kommuner har kartlagt disse men finnes ingen landsdekkende tjeneste.	www.open-streetmap.org	Tilgjengelighet friluft har info om tilrettelagte fiskeplasser, der datasettet er etablert. Mulig noe data finnes i OSM.
Vurderes	Parkeringsområde	FKB, N50, tilgjengelighet friluft eller OpenStreetMap (OSM)	Geonorge / www.open-streetmap.org	FKB (Parkeringsområde) og N50 (Parkeringsområde). Tilgjengelighet friluft har info om tilrettelagte parkeringsplasser der datasettet er etablert. God dekning i OSM.
Vurderes	Serveringssteder	Bygningspunkt fra matrikkelen, FKB bygning eller OpenStreetMap (OSM)	Geonorge / www.open-streetmap.org	Bygningspunkt fra matrikkelen eller FKB bygning er tilgjengelig for Norge digitalt parter. Egenskapen byggtyp_nb gir informasjon om type bygning. Ujevn dekning på OSM.
Vurderes	Overnattingssteder	Bygningspunkt fra matrikkelen/FKB bygning eller OpenStreetMap (OSM)	Geonorge / www.open-streetmap.org	Bygningspunkt fra matrikkelen er tilgjengelig for Norge digitalt parter. Egenskapen byggtyp_nb gir informasjon om type bygning. Også bra dekning i Open street map.
Vurderes	Skole/ barnehage	Datasettene grunnskoler, videregående skoler og barnehager gir oversikt over plassering av norske skoler/barnehager med noe tilhørende kontaktinformasjon og opplysninger om skolen/barnehagen. OpenStreetMap (OSM) er også en aktuell kilde.	Geonorge / www.open-streetmap.org	Fins datasett for både grunnskoler, videregående skole og barnehager på Geonorge. Foreligger også som WMS. Barnehager med kun postnummer som adresse kan ha en noe omtrentlig plassering. Bra dekning også i OSM.
Vurderes	Eldresenter/ sykehjem	Bygningspunkt fra matrikkelen eller fra OpenStreetMap (OSM)	Geonorge / www.open-streetmap.org	Bygningspunkt fra matrikkelen er tilgjengelig for Norge digitalt parter. Egenskapen byggtyp_nb i matrikkelen gir informasjon om type bygning. Bra dekning også i OSM.
Vurderes	Holdeplass for offentlig kommunikasjon	Geonorge. OpenStreetMap (OSM)	Geonorge / www.open-streetmap.org	Banenor sine togstasjoner, kan hentes fra Geonore. Ujevn dekning. Tog, trikk og t-bane har god dekning.

Vedlegg 2: Utvidet egenskapstabell for traseer og målpunkt

Grå utheving viser egenskaper som kan vurderes ut over det som anbefales som et minimum.

Egenskap	Forklaring	Trasé	Målpkt
ID	Et unikt idnr satt sammen av minimum 3 siffer	X	X
Navn	Et navn på traséen/målpunktet	X	X
Rutenummer	Hentes fra nasjonal database for tur og friluftsruter	X	
Status	Om eksisterende/planlagt/foreslått. Planlagt er ferdig avklart og klare for realisering. Foreslått mangler helt eller delvis avklaring	X	X
Type trasé	Om det er hoved-, forgreining- eller matetrasé	X	
Brukstype	Fottur, skitur, sykkelstur, padle-/rotur eller annen tur	X	
Målpunkttype	Rasteplass, aktivitetsområde, overnatting, parkering, havn, kollektiv-punkt, servering, severdighet eller annet målpunkt		X
Funksjon	Knyttet til brukstype eller type målpunkt, se egen kodeliste på tema	X	X
Tilrettelegging	Knyttet til brukstype eller type målpunkt, se egen kodeliste på tema	X	X
Skiltet	Om traséen er skiltet (ja/nei)	X	
Merket	Om traséen er merket (ja/nei/delvis/sesong)	X	
Beskrivelse	En kort beskrivelse som ikke går på tema dekt ellers i tabellen. (max 200 tegn)	X	X
Eier tilrettelegging	Hvem eier tilretteleggingen i traséen eller av målpunktet?	X	X
Grunneieravtale	Er det grunneieravtale (ja/nei/delvis/ukjent)	X	X
Gradering vanskelighet	Gradering etter Merkehåndboka (firedelt)	X	
Tilgjengelighet	Grad av tilgjengelighet: bevegelse, syn, hørsel (avkrysning)	X	X
Slitasjegrad	Hvor slitt traséen er. Tekst: svært slitt, slitt, noe slitt, lite slitt	X	
Trafikkbelastning	Hvor utsatt brukerne er i forhold til motorisert trafikk. Tekst: svært stor belastning, stor belastning, noe belastning, lite belastning	X	X
Vedlikeholdsansvar	Hvem drifter om det er en ansvarlig som er definert.	X	X
Drift	Tekst som beskriver driften (fritekst)	X	X
Finansiering drift	Tekst som beskriver finansieringen av driften (fritekst)	X	X
Måloppnåelse	Vurdering av traséens og målpunktets betydning for måloppnåelse. 1 er best og 3 dårligst. (verdi 1 - 3)	X	(X)
Lenker/aktuelle dokumenter	Mulighet til å lenke til aktuelle dokument, nettdresser (fritekst)	X	X

Tiltak

Nye tiltak	Om og hvilke nye tiltak planlegges for friluftsliv (fritekst)	X	X
Kostnad nye tiltak	Grove anslag på kostnaden med det som foreslås (fritekst)	X	X
Finansiering nye tiltak	Hvordan er tiltakene finansiert/tenkt finansiert (fritekst)	X	X
Organisering nye tiltak	Hvordan organiseres nye tiltak/tenkt organisert (fritekst)	X	X
Prioritering	En prioritering av tiltak i traséen som helhet, valgfri skala men 1 er høyest prioritert (fritekst tall)	X	X

Nasjonale kartbaser

FKB-TraktorvegSti (FKB-TS)	Skal traséen legges inn i basen (avkrysning: ny, nei, korrigering)	X	
Tur- og friluftsrutebasen	Skal traséen og målpunktet legges inn i basen (avkrysning: ny, nei, korrigering)	X	X

Registreringsinformasjon

Opphav	Fra hvilken datakilde er registreringen hentet (fritekst)	X	X
Registrert av og tidspunkt	Hvem har lagt inn registrering (fritekst)	X	X
Endringer er foretatt av og dato	Hvem har evt gjort endringer (fritekst)	X	X

Vedlegg 3: Eksempler på prosjektplan

Eksempel på prosjektplan - hele kommunen

Prosjektplan for friluftslivets ferdselsårer. Eksempel fra Slagen kommune

Bakgrunn

Arbeidet er forankret i Slagen kommunes planstrategi for perioden 2015-2019, vedtatt 11.11.15

Rådmannen er prosjekteier.

Mål for arbeidet

Formålet med planen (effekt målet) for friluftslivets ferdselsårer er at den skal bidra til:

- Økt fysisk aktivitet og bedre psykisk helse i befolkningen som helhet
- Økt bolyst og attraktivitet som bosted og reisemål
- Et bredt aktivitetstilbud, med ulik tilretteleggingsgrad, sommer som vinter for alle i kommunen
- Færre og kortere fritidsreiser med privatbil i hverdagen
- Skape nettverk og god koordinering mellom aktører som arbeider med ferdselsårer

Plan for friluftslivets ferdselsårer skal få fram løsninger for (resultatmål):

- At alle som bor i bydelene og bygdesentrene (avmerket i kart) skal ha:
 - Maks 500 m til nærmeste fotturrute på minimum 2 km lengde
 - Maks 1 km til en rundtur (turvei, sti eller fotturrute) på 4 km
- En universelt utformet, naturpreget ferdselsåre på minimum 500 m i bydelene
- Tilgang til maskinpreparert skiløype innenfor 1000m fra alle bydelene og bygdesentrene
- Alle turruter i kommunen skal legges inn i Nasjonal base for tur og friluftsruter
- Alle skoler, barnehager og eldrecenter/helsetun skal ha en turvei/sti eller turrute tilpasset deres bruk i umiddelbar nærhet
- Minimum 5 padle og roruter i kommunen

Avgrensning av arbeidet

Tematisk:

Plan for friluftslivets ferdselsårer skal omhandle følgende bruk: Fotturer, skiturer, sykling, riding og padling/roing.

Geografisk:

Plan for friluftslivets ferdselsårer skal ta for seg hele kommunen.

Organisatorisk forankring

Rådmannen er prosjekteier. Ansvaret for arbeidet legges til Kommunalavdelingen for oppvekst og kultur. Seksjon for idrett og friluftsliv har ansvaret for den praktiske gjennomføringen.

Organisering av arbeidet

Arbeidet organiseres som et prosjekt med følgende organisering:

Styringsgruppe: leder på seksjon for idrett og friluftsliv, Sara Vang

Prosjektleder: fagkonsulent friluftsliv, Klara Hansen

Prosjektgruppe med arbeidsgruppe:

Fra kommunen:

- Idrettskonsulent, Vilde Olsen
- Kommuneingeniør, Kari Knutsen
- Skogbrukssjef, Lerke Nilsen
- Jordbrukssjef, Olaf Gran
- Folkehelsekoordinator, Kåre Halvorsen
- Miljøvernssjef, Lilje Dahl
- Kommuneplanlegger, Are Alm
- Daglig leder friluftsråd, Kari Aas

Fra grunneierne

- Slagen utmarkslag, Peder Ås

Fra de frivillige

- DNT- lokal: Will Jensen
- LHL – lokal: Bergliot Iversen
- Markas venner: Pål Iver Overgård
- Kystpadleklubben: Stian Takle

Prosjektgruppa møtes ved de punktene som er angitt i framdriftsplanen. Arbeidsgruppen kan trekke inn medlemmer i prosjektgruppen ved behov (deler eller hele gruppa), for å drøfte aktuelle problemstillinger i prosjektet.

Arbeidsgruppa som har ansvaret for det løpende arbeidet består av: Fagkonsulent friluftsliv, skogbrukssjef, DNT – lokalt, kommuneplanlegger og daglig leder i friluftsrådet.

I utgangspunktet etableres det ingen referansegrupper i prosjektet. Prosjektgruppa kan opprette referansegrupper ved behov.

Økonomi

Det settes av 50.000 kr til arbeidet på seksjonens driftsbudsjett. I tillegg er det bevilget 50.000 fra fylkeskommunen.

Medvirking

Oppstart skal annonseres på kommunens nettside og i lokalavisa. I annonseringen skal det være en kort forklaring av hva målet med arbeidet er og arbeidets gang. Det skal også komme klart fram at alle er velkomne til å komme med innspill og kommentarer underveis.

Under kartleggingen av nåsituasjonen skal det arrangeres møter med lokal- og bydelsutvalg, samt aktive velforeninger, idrettslag og grunneierlag som har god oversikt over ferdselsårene. Aktuelle organisasjoner skal tilskrives med ønske om innspill. Innspillsrunden gjennomføres etter at prosjektet har sikret at det som er kjent for dem er kartfestet.

Under arbeidet med vurdering av tiltak legges det opp til dialogbaserte medvirkningsmetoder hos de samme som har var involvert i kartleggingen av nåsituasjonen. I tillegg skal grunneiere og interessehavere som blir særlig berørt av eventuelle nye forslag gis anledning til å delta i arbeidet og påvirke resultatet.

Høringen sendes som et minimum ut til de som har vært involvert i arbeidet som en kvalitetssjekk på ferdig plan, og til de som blir berørt av forslagene.

Innplassering i kommunens planverk

Resultatene fra plan for friluftslivets ferdselsårer skal innarbeides i kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet og gis sin planforankring der.

Annen etterbruk

Planen skal legges til grunn for å lage et turkart for kommunen. I tillegg kommer eventuelle behov for oppfølging som resultat av planarbeidet.

Prosjektplanen er godkjent av:

Fritjof Jensen, Rådmann

Slagen, 15.01.17

Framdriftsplan

Milepel	Tidsp.	Ansvar	Oppgaver	Møter
Oppstart av arbeidet	05.02.17	Seksjonsleder for idrett og friluftsliv	Prosjektplan ferdig utarbeidet. Annonsering. Organisering.	Oppstartsmøte med prosjektgruppa
Kartlegging nåsituasjonen internt	04.05.17	Prosjektleder	Innsamling av data	Løpende møter i arbeidsgruppa
Kartlegging nåsituasjonen eksternt	01.06.17	Prosjektleder	Innspillmøter og kontakt med eksterne parter. Arrangere "Åpent kontor".	Avsluttende møte i prosjektgruppa
Kvalitetssikring av mål	04.06.17	Prosjektleder	Legge fram sak for drøfting av resultatmål.	Møte i arbeidsgruppa. Beslutning fra seksjonsleder idrett og friluftsliv
Analysere avvik mellom nåsituasjon og mål	22.06.17	Prosjektleder	Gjennomføre analysene i samarbeid mellom arbeidsgruppa og GIS-konsulent	Møte i arbeidsgruppa
Foreslå tiltak	20.08.17	Prosjektleder	Få fram forslag til endringer og kompletteringer. Dialogmøter og åpne møter i bydelene/bygdesentrene. Aktiv dialog i sosiale medier og regionavis. Tett dialog med de mest berørte rettighetshavere/grunneiere	Oppsummerende møte i prosjektgruppa. Beslutning fra seksjonsleder idrett og friluftsliv
Vurdere og analysere tiltak opp mot mål for arbeidet	01.09.17	Prosjektleder	Gjennomføre analysene i Samarbeid mellom arbeidsgruppa og GIS-konsulent	Oppsummerende møte i arbeidsgruppa
Sammenstilling og utskrivning av planen	10.09.17	Prosjektleder	Legge frem planen for godkjenning av høringsutkast hos seksjonsleder idrett og friluftsliv	Arbeidsmøter i arbeidsgruppa, Oppsummerende møte i prosjektgruppa.
Høring	20.10.17	Prosjektleder	Slutføre planen for godkjenning hos seksjonsleder idrett og friluftsliv	Oppsummerende møte i prosjektgruppa.
Vedtak av plan	01.12.17	Seksjonsleder Idrett og friluftsliv	Rådmannen legger saken frem for kulturutvalget	

Eksempel på prosjektplan - avgrenset område

Prosjektplan for Løypeplan for Slumrefjell hytte- og hotellgrend. Eksempel fra Lilleby kommune.

Bakgrunn

Planarbeidet er vedtatt startet i planutvalget, jf. møte i planutvalget 15.06.2017. Utvalget er prosjekteier.

Mål for arbeidet

Formålet (effekt målet) med løypeplanen for Slumrefjell hytte- og hotellgrend er å bidra til å øke attraktiviteten av Slumrefjell som reisemål og hytteområde.

Resultatmålene for løypeplanen er å få fram løsninger for at:

- alle hyttene og hotellene i Slumrefjell skal ha maks 500 m til nærmeste maskinpreparerte skiløype
- løypenettet skal knytte sammen hytte og hotellområdene med Utsiktspunktene Fjellknatten, Vidsynheia og Magasugtind. I tillegg skal Godbaksthytta og Kakaosetra knyttes til Løypenettet
- total løypelengde maskinpreparerte løyper skal ligge mellom 15 og 20 mil
- det skal skiltes og merkes 10 skiløyper som prepareres med scooter ved behov fra hytte og hotellområdet. Total lengde av disse skal utgjøre 6 mil
- løypenettet som blir etablert er differensiert med tanke på terreng og opplevelser

Avgrensning av arbeidet

Tematisk:

Plan for friluftslivets ferdselsårer skal omhandle følgende bruk: skiløyper i henhold til resultatmålene over.

Geografisk:

Løypeplanen omhandler Slumrefjell og er avgrenset på vedlagt kart. Planområdet har et areal på ca. 35 km².

Organisatorisk forankring

Planutvalget er prosjekteier. Ansvaret for arbeidet legges til plan og næringsavdelingen.

Organisering av arbeidet

Arbeidet organiseres som et prosjekt med følgende organisering:

Styringsgruppe: leder på plan og næringsavdelingen, Mari Johansen (leder av styringsgruppa), næringsforeningsleder på Slumrefjell, Frode Lisvik og

leder i grunneierlag Mona Olsen.

Prosjektleder: plankonsulent, Per Graf

Prosjektgruppe:

Fra kommunen

- Utmarkskonsulent Tine Nilsen
- Næringskonsulent Finn Johnsen
- Løypebas Slumrefjell: Kari Nordman
-

Fra de frivillige

- DNT- lokal: Will Jensen
- Slumrefjell hytteforening: Trine Fjell

I utgangspunktet etableres det ingen referansegrupper i prosjektet. Prosjektgruppa kan opprette referansegrupper ved behov.

Økonomi

Det settes av 50.000 kr til arbeidet. 25.000 fra kommunens næringsfond og 25.000 fra Slumrefjell næringsforening.

Medvirkning

Oppstart skal annonseres på kommunens nettside og i lokalavisa og sendes ut brev til alle hytteeierne. I annonseringen skal det være en kort forklaring av hva målet med arbeidet er og arbeidets gang.

Under kartleggingen av nåsituasjonen skal det arrangeres møter med hytteforeninga, næringsforeninga og grunneierlaget. Aktuelle organisasjoner skal tilskrives med ønske om innspill. Innspillsrunden gjennomføres etter at prosjektet har sikret at det som er kjent for dem er kartfestet.

Under arbeidet med vurdering av tiltak legges det opp til dialogbaserte medvirkningsmetoder hos de samme som har var involvert i kartleggingen av nåsituasjonen. I tillegg skal grunneiere og interessehavere som er berørt av eventuelle nye forslag gis anledning til å delta i arbeidet og påvirke resultatet.

Høringen sendes ut til de som har vært involvert i arbeidet som en kvalitetssjekk på ferdig plan.

Framdriftsplan

Milepel	Tidsp.	Ansvar	Oppgaver	Møter
Oppstart av arbeidet	20.08.17	Avdelingsleder plan og næring.	Prosjektplan ferdig utarbeidet. Annonsering. Organisering	Oppstartsmøte med Prosjektgruppa og styringsgruppa
Kartlegging nåsituasjonen internt	04.09.17	Prosjektleder	Innsamling av data	Møte i prosjektgruppa
Kartlegging nåsituasjonen eksternt	17.09.17	Prosjektleder	Innspillmøter og kontakt med eksterne parter. Åpent møte i regi av hytteforeninga og næringsforeninga. Møte i grunneierlaget.	Prosjektgruppa deltar på møtene
Kvalitetssikring av mål	20.09.17	Prosjektleder	Legge fram sak for drøfting av resultatmål	Møte i prosjektgruppa. Beslutning i styringsgruppa
Analysar av avvik mellom nåsituasjon og mål	01.10.17	Prosjektleder	Gjennomføre analysene	Møte i prosjektgruppa
Foreslå tiltak	01.11.17	Prosjektleder	Få fram forslag til endringer og kompletteringar. Dialogmøter og åpne møter i hytteforeninga, næringsforeninga og tett dialog med de berørte rettighetshavere/grunneier	Beslutning i styringsgruppa
Vurdere og analysere tiltak opp mot mål for arbeidet	11.11.17	Prosjektleder	Gjennomføre analysene	Møte i prosjektgruppa
Sammenstilling og utskriving av planen	18.11.17	Prosjektleder	Legge fram planen for godkjenning av høringsutkast	Godkjenning i styringsgruppa
Høring	20.12.17	Prosjektleder	Slutføre planen	Godkjenning i styringsgruppa
Vedtak av plan	14.01.18	Avdelingsleder plan- og næring	Legge fram planen for planutvalget	

Innplassering i kommunens planverk

Resultatene fra løypeplanen skal legges inn som et temakart i kommunedelplan for Slumrefjell.

Annen etterbruk

Ferdig plan skal legges til grunn for å lage et løypekart for Slumrefjell.

Prosjektplanen er godkjent av:

Nina Hansen

Rådmann

Lilleby, 15.05.17

Vedlegg 4: Kodeliste for Målpunkttype

Type	Forklaring / funksjoner
Rasteplass	
Aktivitetsområde	Aktivitetspark, klatrefelt, hundeslippområde, ridesenter, stallplass, idrettsanlegg, fiskeplass, badeplass, trimkasse/turkasse, læringssted, startpunkt luftsport
Overnatting	Hotell, gjestgiveri, camping, hytte, hytte ubetjent, hytte selvbetjent, hytte betjent, gamme, teltplass
Parkering	Helårs, sommer, vinter
Havn	Gjestehavn, naturhavn, båtutsett, kajakkutsett, landingsplass kajakk,
Kollektivpunkt	Buss, ferge, båt, tog, t-bane, trikk, gondol, stolheis,
Servering	Kiosk, butikk, serveringssted
Severdighet	Utsiktspunkt, kulturhistorie, natur, kunst, læringssted
Institusjon	Skole, barnehage, sykehjem, eldrecenter, sykehus, turistinformasjon, utstyrsutleie, kortsalg/nøkkelt levering, annen institusjon
Annet målpunkt	Fritekst

Miljødirektoratet

Telefon: 03400/73 58 05 00 | **Faks:** 73 58 05 01

E-post: post@miljodir.no

Nett: www.miljodirektoratet.no

Post: Postboks 5672 Torgarden, 7485 Trondheim

Besøksadresse Trondheim: Brattørkaia 15, 7010 Trondheim

Besøksadresse Oslo: Grensesvingen 7, 0661 Oslo

Miljødirektoratet jobber for et rent og rikt miljø. Våre hovedoppgaver er å redusere klimagassutslipp, forvalte norsk natur og hindre forurensning. Vi er et statlig forvaltningsorgan underlagt Klima- og miljødepartementet og har mer enn 700 ansatte ved våre to kontorer i Trondheim og Oslo, og ved Statens naturoppsyn (SNO) sine mer enn 60 lokalkontor.

Vi gjennomfører og gir råd om utvikling av klima- og miljøpolitikken. Vi er faglig uavhengig. Det innebærer at vi opptre selvstendig i enkeltsaker vi avgjør, når vi formidler kunnskap eller gir råd. Samtidig er vi underlagt politisk styring.

Våre viktigste funksjoner er at vi skaffer og formidler miljøinformasjon, utøver og iverksetter forvaltningsmyndighet, styrer og veileder regionalt og kommunalt nivå, gir faglige råd og deltar i internasjonalt miljøarbeid.