



Tingvoll, 25.10.2024

Ålesund kommune
postmottak@alesund.kommune.no

KLAGE – DISPENSASJON FOR BYGGING AV TRAKTORVEG - GNR 699 BNR 15

Vi viser til dykkar ref. 24/5163, 24/102228

Naturvernforbundet klagar på løyve dagsett 11.10.2024 til å bygge traktorveg.

Vi kan gjere greie for vår klagerett på førespurnad.

Naturvernforbundet meiner at vedtaket er ugyldig fordi det ikkje er gjort vurdering etter naturmangfaldlova. Det finst heller ikkje skikkelege vurderingar kring fordel/ulempe med dispensasjon. Vi meiner at ulempa er større enn fordelene med å gje dispensasjon.

Vurdering av fordel/ulempe med dispensasjon

Vilkåret for å gje dispensasjon frå LNF-vilkåra er at fordelene med å gje dispensasjon er utvilsamt større enn ulempa. Både naturomsyn og friluftslivomsyn skal vere med i vurderinga, ikkje berre landbruk. I kommunen sitt vedtak er det nesten berre tale om landbruksverknader. I saka er det følgeleg for dårleg grunnlag til å gjere den nødvendige vurderinga.

Bruk av naturmangfaldlova

Ved søk på naturmangfold i vedtaket, kjem det ikkje opp noko. Ved søk på natur kjem det i det minst opp 3 treff, av desse signatur. Så veit vi at søkfunksjonen er i orden. Kommunen har altså gløymd å gjere vurderingar etter naturmangfaldlova kap. II. Det kan ikkje vere tvil om at det er natur i dette området som blir påverka. Følgeleg er dette ein grov sakshandsamingsfeil som truleg gjer vedtaket ugyldig.

Verna vassdrag

Solnørvassdraget er verna vassdrag med ei rad naturverdiar. Naturverdiane blir påverka av vasshusholdinga mellom anna i myrområde i nedbørsfeltet. Ein kan t.d. nemne elvemusling som treng vatn heile året. Grøfting og bygging av veg i myr, og hogst, vil påverke vasshusholdinga. Nye slike tiltak må difor vurderast svært nøye. Ein må også ta omsyn til at påverknad på myra har skjedd før i dette området, og at ein dermed talar om summen av fleire større og mindre inngrep.

Friluftsliv

Kva som blir rekna som fordelaktig for friluftslivet finst det mange svar på. Der ein ser for seg at folk gjerne vil gå frå ein stad til ein annan, så vil ulike typar vegar og stiar kunne vere eit gode. Ein 10 meter brei veg med asfalt vil jo då vere suveren til preparert skiløype eller stafettarena for rullatorløp.

7 meter, så er det plass til skiskøyting. Ein veg på 3 meter er brei nok til å kunne skrapast og brøytast, fordelaktig på sitt vis. Ein veg i form av ein halv meter brei plankegang er også attraktiv løysing på sine stader. Ein smal veg med djupe grøfter på båe sider opplevast forskjellig om ein går langs med grøftene eller må krysse dei. Mange stader er det også attraktivt å gå i terrenget langs eit trakk eller utan tilrettelegging. Å kunne gjere det blir stadig vanskelegare fordi naturen har ein tendens til å bli lagt til rette. I dette området er det allereie mange typar tilrettelegging. Natur som ikkje er tilrettelagd, har det stadig blitt mindre av, samtidig som stadig nye areal er prega av inngrep. Å konkludere med at ein traktorveg er positiv for friluftslivet har difor manglande grunngjeving. Verknaden kan like gjerne vere negativ. Andre løysingar kan vere meir fordelaktige.

Det blir opplyst at vegen kan opne opp for å etablere ein fiskeplass i området. Det høyrast ut som eit tiltak der det kan kome til bli endå fleire inngrep ned mot vatnet. Tilrettelagde fiskeplassar kan vere vel og bra, men bør leggjast til område som ligg tilgjengeleg utan slike inngrep.

Vegklasse

Det er opplyst at vegen skal byggast som enkel traktorveg klasse 8. Når ein skal vurdere verknaden av inngrepet bør vasshusholding, og estetikk knytt til breidda av vegen tema. Ein enkel traktorveg skal ha minimum breidde på 2,5 m. Den skal vere mogleg å nytte med ein traktor utan tilhengar. Det er opplyst i vedtaket at vegbreidda er mellom 3,6 og 4,3 meter. Det er betydeleg breiare enn det ein kan rekne med i eit område som skogbruksmessig er noko marginalt, og der friluftssinteressene er betydelege. Vegklasse 3 har t.d. minimum vegbreidde 4 meter og er berekna på vogntog. Inngrepet framstår dermed som unødig stort.

Lunneplassen ser elles ut til å vere plassert feil. Den bør ligge på den delen av vegen som har lastebilklasse, ikkje i enden av traktorvegen. Ein traktor utan hengar treng ikkje rare snuplassen.

Landbruksnæring og nytte av veg

Gardskarta som ligg ved i saka viser ingen areal med utslag på beite. På areal som definerast som myr er det noko «myrgras» som beitedyr hentar sjølv. Etter at myrslått gjekk ut av praksis, har det ikkje vore bruk for veg for å hente grasfôr i dette området. I den tida dei slo myrgras hadde dei dessutan ikkje bruk for veg. Der det ikkje er gras, er det stort sett lyng. Heller ikkje den har ein nytte av veg for å hente. I den grad graset og lyngen har fôrverdi, vil denne minke i form av at areal blir bruka til veg.

Skogbruk

I søknaden er det opplyst at det står 400 m³ hogstmoden furuskog i området. Dei aktuelle stokkane står vel ikkje akkurat i vegkanten. Dette tømmeret får først økonomisk verdi når trea er hogd og ligg ein stad tømmerbilen kan hente dei. Kostnaden med å bygge vegen er antyda til 55250 kroner. Når kostnad med veg og hogst er trekt frå, blir det ikkje noko stort overskot.

Då den førre vegstubben i dette området blei bygd, var det også fordi ein skulle ta ut skog. Etter det vi veit var det eit dårleg prosjekt.

Det finst elles ein god del furuskog på øyer i myra i dette området. Å gje løyve til veg for å drive skogbruk i denne saka vil opne for mykje vegbygging over myr i området. Det kan umogleg vere rett.

Hogst av noko omfang vil nok bli veldig negativt oppfatta av friluftssinteressene i dette området, særleg nær vatnet der det ikkje er så mykje av grøfter, kanalar og plantefelt frå før.

Minst inngrep å gjere vegen ferdig ?

Søkjar seier at inngrepa blir minst ved å gjere vegen ferdig. Det er heilt uvesentleg i denne saka. Søknaden skal handsamast som om inngrepet ikkje er gjort. Kostar det å rydde opp viss ein ikkje får løyve, så er det risikoen ved å ta seg til rette utan løyve. Denne ekstrakostnaden er det ikkje naturen som skal betale.

Vegen på kartet – og i terrenget



Når vi samanliknar kartet lagt ved søknaden og eit bilete vi har frå området, så er det noko som ikkje stemmer heilt. Bygd veg er nærare vatnet enn det søknaden legg til grunn. Hytta, raud prikk på flyfoto, er heilt til venstre i skogen på biletet. Korleis denne bilen har kome seg dit, på ein enkel traktorveg som ikkje har toppdekket på plass, ser også rart ut.

Krav om oppsetjande verknad av klaga

Viss vi får medhald på klaga, skal inngrepet reverserast. Vi ber om at klaga vår får oppsetjande verknad, slik at det ikkje går på ytterlegare pengebruk i saka, og at føresetnadene for reparasjon blir ytterlegare forverra.

Etter avtale med Naturvernforbundet sitt lokallag følger fylkeslaget opp denne saka.

Med helsing

Øystein Folden
Fylkessekretær

Kopi:

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal sfmrpost@statsforvalteren.no

NVE nve@nve.no