

Naturvernforbundet i Nord-Trøndelag
Pb. 132
7702 Steinkjer
E-post: rune.logstein@gmail.com

Grong kommune
Pb 162
7871 Grong
E-post: postmottak@grong.kommune.no

Steinkjer 16.1.2016

Høringsuttalelse fra Naturvernforbundet i NT til hørings sak «K 83/2015 - Etablering av løype for rekreasjonskjøring med snøscooter».

1. Innledning – klagemuligheter på endelig vedtak k.st.:

Naturvernforbundet i NT (NNV i NT) kommer her med sin høringsuttalelse i høringsrunden om forskrift til «Etablering av løype for rekreasjonskjøring med snøscooter» i sak K 83/2015 i Grong kommune.

NNV i NT antar at saken kommer opp til ny politisk behandling når høringsrunden er over, der det gjøres endelig vedtak i saken. Vi går ut fra det er normal klageprosedyre i saksbehandlingen. I og med at vi har generell klagerett i natur- og miljøvern saker, ber vi om å få tilsendt endelig vedtak i saken, når det etter hvert foreligger med klagefrister.

Vedtaket med klagefrist kan sendes til postadressen vår som står øverst på arket. Dersom vedtaket også blir sendt ut i elektronisk utgave med e-post, ber vi om at det da sendes til:

Saksbehandler: Oskar Folland
E-post: oskar.folland@ntebb.no

2. Naturvernforbundets sitt prinsipielle syn på rekreasjonskjøring:

Naturvernforbundet er generelt mot den rekreasjonskjøringen som det når er åpnet opp for i kommunene, selv om det stilles krav om at det skal utarbeides og godkjennes forskrifter for løypene før de godkjennes. Bakgrunnen for våre holdninger er åpenbare:

- Dyrelivet blir utsatt for mer, jevnere og vedvarende støybelastning i forhold til sin biologiske tåleevne.
- Blomsterplanter og vegetasjonen generelt vil bli utsatt for slitasjeskader og ødeleggelser som følge av den økte motoriserte trafikken.
- Den enklere friluftslivet blir utsatt for store støybelastninger og presses over tid ut av områdene som åpnes for snøscootertrafikk.
- De uberørte og inngrepsfrie natur-, friluft- og rekreasjonsarealene i kommunen blir vesentlig forringet og redusert.
- Mengden med ulovlig snøscooterkjøring vil øke vesentlig, fordi det åpnes opp for kjøring i flere og større områder.
- Vi er redd for at kontrollen med både den lovlige og ulovlige snøscooter-trafikken på kort- og lengre sikt blir fraværende og illusorisk. Faren er stor for at kontrollen ansvars-pulveriseres mellom kommunalt og statlig nivå.

3. Ulovlig kjøring – innføring av kjøreavgift øremerket til kontroll:

Saksframlegget til sak K83/2015 drøfter ikke fenomenet om ulovlig kjøring, som vi vet vil komme. Heller ikke drøftes det hvordan kontrollvirksomheten skal foregå.

De potensielt store negative følgene ulovlig kjøring utenfor lovlige løyper vil medføre, er ikke behandlet i verken saksutredningen eller det kommunale vedtaket i saken, bortsett fra i § 7 i forslaget til forskrifter. Dersom ulovlig kjøring får utvikle seg, vil det innebære brudd med alle de forutsetningene som lå til grunn da fornøyelseskjøring med snøscooter ble tillatt. Den skulle ikke gå utover det helsebringende friluftslivet og den skulle heller ikke ramme naturmangfoldet i skjermede områder.

Grong kommune må tydeligere beskrive og drøfte hva ulovlig kjøring innebærer og hvilket stengingsregime som skal gjelde for ei eventuell løype. Retningslinjene for dette må samsvare tydeligere med naturmangfoldlovens § 9 om «føre-var prinsipper».

Ulovlig kjøring følger nærmest uten unntak i kjølvannet av lovlige løyper og vil utgjøre en trussel mot den lovpålagte skjermingen av viktige friluftsområder. Denne trusselen er enda mer alvorlig for områder som trenger ekstra beskyttelse av hensyn til det sårbare naturmangfoldet vinterstid. Disse områdene ligger vanligvis også mest avsidesliggende til og blir minst kontrollert som følge av det.

Med henvisning til rapporter og uttalelser fra politietater, Statens naturoppsyn (SNO) og referanser til en uendelig rekke medieoppslag fra store deler av landet, viser praksisen fra Finnmark, Nord-Troms, de fleste forsøkskommune og erfaringene fra Sverige, at **lovlige løyper ikke virker hindrende på ulovlig kjøring utenfor løypene**. Det som hevdes fra scooterhold om dette, stemmer ikke. I praksis er det snarere slik at lovlige løyper i sjokkerende stor grad fungerer som tilførselsløyper for kjøpere som ønsker å kjøre ulovlig. Dette går også fram av Politidirektoratets høringsuttalelse til KMDs høringsbrev om endring av motorferdselloven i 2014. På nettet kan man enkelt gjøre mediesøk på ulovlig kjøring, for å få et representativt inntrykk av forholdene.

Dette blir spesielt tankevekkende hvis man skjeler til utviklingen i Finnmark. Til tross for **ca. 6000 km med lovlige snøscooterløyper** (nesten 3 x ganger Norge på langs), er omfanget av ulovlig kjøring enormt og til dels ute av kontroll. Det er en indikasjon på at desto flere og lengre løyper som anlegges og desto mer avsidesliggende de legges, jo lavere blir også terskelen for å ta seg friheter med kjøring inn i nærliggende områder utenfor de lovlige løypetraseene.

Dette henger naturligvis sammen med at muligheten for effektiv overvåking og kontroll er omvendt proporsjonal med løypenes lengde og avstanden fra bebodde områder. For hele landet gjelder det at der overvåking i det hele tatt foregår, er kontrollen kun sporadisk. Andelen som blir tatt for ulovlig kjøring er svært liten i forhold til det reelle omfanget. Flere steder er vurderingen fra politihold at omfanget av ulovlig kjøring overgår omfanget av den lovlige. Det gjelder f.eks. forsøkskommunen Vinje i Telemark og flere andre kommuner. Det er også en utbredt oppfatning om at omfanget er svært underrapportert.

I statsbudsjettet er bevilgningene til politiovervåking av snøscootertrafikken strøket i sin helhet og bevilgningen til SNO er redusert med en million kr fra 5,5 til 4,5 millioner kr. Dette skal dekke hele landet og er selvsagt helt utilstrekkelig i lys av at flere tusens nye km² med utmark kan bli gjennomskåret av snøskuterløyper i tida som kommer.

Når staten nå har redusert bevilgningene til kontroll av snøscootertrafikken, skyves ansvaret i praksis over på kommunene. Det er kanskje ikke urimelig, med tanke på det presset og den prestisjen kommunene har lagt for dagen for å få anledning til å åpne snøscooterløyper for fornøyleskjøring.

Da bør kommunene ta ansvaret med å kontrollere trafikken som det åpnes opp for, slik at dette kan virke preventivt på den potensielt ulovlige kjøringen som vi vet vil komme. Glir dette ut allerede fra starten av, viser erfaringene både fra Norge og andre land, at det omtrent er umulig å stramme inn når en først har åpnet opp.

Kommunene vil sjelden ha frie midler som prioriteres til overvåking av motorferdselen i utmarka. Naturvernforbundet ber derfor Grong kommune om å innføre **avgift på fornøyleskjøringen**, som øremerkes kommunal kontroll dersom kommunen velger å åpne ei løype.

4. Manglende vurderinger i henhold til NMLs §§ 1, 4, 6, 7 og 8-12:

I saksframlegget til kommunestyret (K 83/2015), er Naturmangfoldloven (NML) som lovgrunnlag for saksutredningen og tiltaket ikke henvist til verken i innledningen til saken eller i vedleggene som følger den. Den er heller ikke nevnt med et eneste ord videre nedover i saksframlegget. Det bør i grunnen være litt **«pinlig»** for kommunen at dette sendes ut på høring, uten at de mest relevante §§ i NML er drøftet. Vi har derfor tatt med de viktigste §§ i NML i vedlegget til slutt i høringsuttalelsen. Det gjelder §§ 1, 4, 6, 7 og 8-12.

Grong kommune har ikke gjort egne undersøkelser av hvilke naturverdier som finnes i området, annet enn å kontakte HINT eller å se i naturbasen. Manglende kartlegginger gjelder særlig de deler av trase-forslaget som ligger utenfor og i forlengelsen av skogsbilvegen i de indre relativt inngrepsfrie naturområdene.

Det opplyses at det ikke finnes rovfugler i området. I saksbehandlingen blir det hevdet at viltet ikke forstyrres av motorferdselen i området, men det oppgis ingen kilder til denne vurderingen. Kommunen har heller vurdert hvor godt kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet er, noe NML krever. Saksbehandlingen virker oppramsende og lite grundig om kvalitetene for naturmangfoldet i området.

Dersom det åpnes opp for rekreasjons-kjøring med snøscooter, vil den samla støybelastningen i området øke vesentlig. Den vil også fordele seg ut over større deler av året. Den høyfrekvente støyen fra snøscooter-trafikken forplanter seg også ut over større deler av landskapet, enn den mer lavfrekvente motorstøyen. Vi er tvilendene til at dette ikke vil påvirke dyrelivet negativt.

NML §§ 6, 7 og 8-12

Når det søkes om å gjøre inngrep i naturen, noe motorstøy er, **skal** NMLs §§ 6, 7 og 8-12 utredes og vurderes. Dette er i liten grad gjort, selv om dette er et krav i alle saker som berører naturmangfoldet. Naturvernforbundet har advart mot at den biologiske og økologiske kompetansen i norske kommuner gjennomgående er for lav til at naturemangfoldet blir tilfredsstillende ivaretatt. Den manglende saksbehandlingen av naturmangfoldet i denne saken viser det.

Spesielt vil vi framheve den manglende behandlingen av § 10 i NML om sumbelastningen inngrepene har på økosystemene i et område. Den sier følgende:

§ 10. (Økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

§ 10 sier at nye inngrep og belastninger skal sees i sammenheng med tidligere inngrep som er gjort og **vurderes** med hensyn til tåleevnen for planter, dyr og økosystemer i området.

Dette er ikke gjort og Naturvernforbundet ber om at det gjøres. Spesielt ber vi om at det gjøres for **naturreservatet** den foreslåtte løypa er planlagt gjennom og de innerste delene av traseen som ligger utenfor eksisterende skogsbilveg.

Vegetasjonsskader

I forslaget til forskrift er det i § 3d en forutsetning at hele løypa skal være snødekt for at den skal kunne benyttes. Naturvernforbundet ser imidlertid ingen vurdering av mulige sårbare partier i den foreslåtte traseen, der vegetasjonsstyrken og markbeskaffenheten kan være svak for kontinuerlig snøscootertrafikk. Vi tenker da spesielt på de delene av traseen som ligger utenfor skogsbilvegen. I den sammenheng er det spesielt viktig å vurdere de områdene hvor vindeksponering er stor og snødekket blir for tynt for jevn trafikkbelastning.

Vi ber om at dette undersøkes og vurderes. En skal ikke lenger unna enn til nabokommunen Lierne, for å oppleve slike slitasjeskader.

5. Manglende helhets-vurdering av bortfallet av støyfrie områder for friluftslivet i kommunen:

I kravene til etablering av løyper for rekreasjonskjøring, stilles det strenge krav til at ulempene for friluftslivet ikke bare skal vurderes for det lokale området løypetraseene er planlagt i. De skal også vurderes opp mot det samla arealet av friluftsområder i kommunen. For friluftslivet skal det gjøres en tilsvarende samla vurdering som for NMLs § 10 om sumeffekter og samla belastning.

I den sammenhengen vises det til ett av vedleggene i saken, som omhandler kartlegging og verd(i)setting av «Friluftsområder i Grong». Dette drøftes i noen grad i saksframlegget for det konkrete friluftslivsområdet snøscooterløypa er tenkt å gå gjennom. Det gjøres imidlertid ingen samla vurdering av hvor stort bortfallet av dette konkrete friluftslivsområde utgjør av det samla støyfrie friluftsliv-arealet i kommunen. Dette krever Kommunal og moderniserings-departementet gjøres, før det er snakk om å åpne arealer for fornøyleskjøring. Det vises bare til den kartleggingen som har funnet sted, men forholdet vurderes ikke konkret og avveies.

En svakhet ved framstillingen er også at den bare foreligger i tabells form og ikke i kart-presentasjon. Det er derfor vanskelig å danne seg et bilde av hva statusen vil bli for størrelsen på det samla støyfrie restområdet som friluftslivet har til disposisjon i kommunen, etter at bortfallet rekreasjonsløypa har medført er trukket fra.

Naturvernforbundet ber om at den samla vurderingen som mangler om bortfallet av støyfrie friluftslivsområder, synliggjøres tydelig og oversiktlig på et kart.

I § 3e i forlaget til forskrifter, foreslås det at løypa skal være stengt for trafikk mellom kl.22.00 – 08.00 på følgende dag. Naturvernforbundet ber også om at det vurderes åpningsbegrensninger i vinterferien og påskeferien, for å begrense støyulempene når folk har ferie og behov for rekreasjon

6. Forslaget til «Forskrift» om rekreasjonskjøring med snøscooter virker uferdig:

Naturvernforbundet mener forslaget til forskrift virker litt uferdig. I tillegg til det som er nevnt tidligere, har vi disse kommentarene:

Driftsansvar

I forslaget til § 6 står det i 3.linje at driftsansvaret for scooterløypa «....**skal** gjennom avtale overdras fra kommunen til ...». Dette mener vi blir formelt feil. Det er Grong kommune som formelt ønsker å opprette denne rekreasjonsløypa, med de forpliktelser dette medfører for drift og kontroll. At kommunen så i neste omgang ønsker åpning for å overføre **driftsansvaret** til andre gjennom avtale, er en annen sak. Når det gjelder

kontrollansvaret for at løypen eller tilgrensende områder ikke misbrukes til ulovlig kjøring, er det noe som tilligger kommunen. Vi håper formuleringen ikke er et uttrykk for en lite bevisst holdning til kontrollansvaret. Ordet «**skal**» bør erstattes med «**kan**». Dersom Grong kommune tenker på å overføre kontrollansvaret til Grong og Harran snøscooterklubb, som også er «søker» for oppretting av løypa, blir det i tilfelle en formell rollesammenblanding. Vi håper dette ikke er tanken, men ber om at kontrollregimet avklares.

Egen § med henvisning til Naturmangfoldloven

Selv om det i et område åpnes for rekreasjonskjøring, betyr ikke det at naturmangfoldet i form av planteliv, dyreliv og økosystemer ikke skal hensyn tas. NMLs bestemmelser er fortsatt lovregulerende og bestemmende for tiltaket.

Det virker som forslaget til forskrift for ensidig er formulert med utgangspunkt i ønsket om å etablere fornøyles-kjøring i området. Dersom det åpnes for slik kjøring, skal den samtidig praktiseres på en slik måte at kjøreadferden tilpasses disse motstridende hensynene.

Derfor er vi overrasket over at det i forslaget til forskrifter ikke er tatt inn en **egen, overordnet paragraf** (§) som viser til NML og de hensyn som skal ivaretas for naturmangfoldet. Naturvernforbundet ber om at dette gjøres.

Egen § med henvisning til friluftslivet og formålene i Friluftsløven

Vi er også overrasket over at en tilsvarende paragraf (§) ikke er tatt inn for å vise generelt hensyn til friluftslivet. Vi ber også om at dette gjøres og kobles til formålene i Friluftsløven.

7. Avslutning – saksframlegg i «jeg-form» og personlig synsing:

Til slutt vil vi bemerke saksframlegget flere steder opptrer i «jeg-form» og at det ved et par anledninger «synses» om lovgrunnlaget, i stedet for å bruke lovverket og relevante §§ til å drøfte problemstillingene.

Som nevnt innledningsvis, ber vi om å få tilsendt vedtaket med klagerettigheter og klagefrister når det foreligger.

Hilsen

Naturvernforbundet i NT

Rune Logstein
(leder)

Oskar Folland
(saksbehandler)

Mobil: 46611745

E-post: oskar.folland@ntebb.no

Kopi:

E-post: fmntpost@fylkesmannen.no

Vedlegg:

Naturmangfoldloven (NML) §§ 1, 4, 6, 7, 8-12,fortsetter på neste side.

§ 1.(lovens formål)

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

§ 4.(forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer)

Målet er at mangfoldet av naturtyper ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Målet er også at økosystemers funksjoner, struktur og produktivitet ivaretas så langt det anses rimelig.

§ 6.(generell aktsomhetsplikt)

Enhver skal opptre aktsomt og gjøre det som er rimelig for å unngå skade på naturmangfoldet i strid med målene i §§ 4 og 5. Utføres en aktivitet i henhold til en tillatelse av offentlig myndighet, anses aktsomhetsplikten oppfylt dersom forutsetningene for tillatelsen fremdeles er til stede.

§ 7.(prinsipper for offentlig beslutningstaking i §§ 8 til 12)

Prinsippene i §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, herunder når et forvaltningsorgan tildeler tilskudd, og ved forvaltning av fast eiendom. Vurderingen etter første punktum skal fremgå av beslutningen.

§ 8.(kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

§ 9.(føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

§ 10.(økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

§ 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

§ 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

