

Naturvernforbundet i Nord-Trøndelag
Pb. 132
7702 Steinkjer
E-post: nordtrondelag@naturvernforbundet.no
E-post: rune.logstein@gmail.com

Lierne kommune
Kommunehuset
7890 Namsskogan
E-post: postmottak@namsskogan.kommune.no

Steinkjer 30.1.2016

Høringsuttalelse fra Naturvernforbundet i NT til hørings sak om «Rekreasjonsløyper for snøscooter i Lierne kommune».

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

Klage på endelig vedtak:

Naturvernforbundet i NT (NNV i NT) kommer her med sin uttalelse i høringsuttalelsen til etablering av scooterløyper for rekreasjonskjøring i Lierne kommune.

NNV i NT går ut i fra at det er normale prosedyrer for saksbehandling i saken, der vanlige klagerettigheter gjelder når endelig vedtak er gjort i kommunestyret. Naturvernforbundet har generelle klagerettigheter i alle saker som omhandler natur-, miljø- og friluftslivsspørsmål.

Naturvernforbundet i NT har ikke fått tilsendt denne saken til høring. Vi ber derfor om å få tilsendt endelig vedtak med klagefrister, når det foreligger.

Adresse og postsending til NNV i NT:

Vedtaket med klagefrist kan sendes til e-postadressen vår som står øverst på forsiden, med kopi til saksbehandler som står nederst i høringsuttalelsen.

2. Et allerede omfattende løypenett med 10 isfiskeløyper på 9 mil, fire-(4X)-dobles til et sammenhengende nett for rekreasjonskjøring på over 38 mil

2.1 Et allerede fort omfattende løypenett med isfiskeløyper i Lierne kommune

Lierne har allerede et svært stort nett av isfiskeløyper. Gradvis over år er det søkt om og til dels presset gjennom en økning i løypeantallet. Sist skjedde det etter opprettingen av Blåfjella/Skjækerfjella og Lierne nasjonalparker, der det ble kjørt et til dels rått løp for å få gjennomslag for utvidelse av løypenettet som en slags kompensasjon for oppretting av nasjonalparkene.

Beskrivelsen i planforslaget om den historiske utviklingen av løypenettet er derfor ikke dekkende for hvordan dette har skjedd. Beskrivelsen om at etableringen av løypenettet har vært uproblematisk, er heller ikke uhildet saksbehandlingsmessig dekkende for situasjonen.

I dag er det innvilget **10 isfiskeløyper** oppover i fjellandskapet i kommunen. Samlet strekker de seg over en trase-lengde på over **9 mil**, noe som gir en gjennomsnittslengde på vel **9 km/løype**.

Naturvernforbundet har ment og mener fortsatt at isfiskenetten i Lierne er alt for omfattende. Det har vi gitt skriftlig uttrykk for tidligere og mener at presset om flere løyper har vært ukritisk i forhold til det å ta vare på naturmangfoldet. Viljen til kontroll av snøscootertrafikken mener vi har vært så godt som fraværende og den ulovlige kjøringen har det blitt sett mellom fingrene på.

2.2 Planforslaget til rekreasjonsløyper for snøscootertrafikk, medfører en formidabel økning på mer enn 4X dagens nett av isfiskeløyper, fra 9 mil til over 38 mil.

Planforslaget foreslår å øke det allerede omfattende nettet på vel 9 mil til over 38 mil. Dyrelivet og friluftslivet går ikke enkle tider i møte, dersom dette skulle bli realiteten. Det sammenhengende rekreasjonsnettet planlegges slik gjennom naturlandskapet:

Landskapstyper løypenettet planlegges gjennom

Distanse	Veilengde
I fjellandskap, hvorav 9,0 mil med 10 tidligere godkjente isfiskeløyper	14,2 mil
Gjennom skog uten skogsbilveger	16,8
I skog langs skogsbilveger	7,2 mil
Sum hele det planlagte rekreasjonsnettet med scootertrafikk	38,2 mil

Lengden på dagens fylkes- og riksveger i Lierne

For å illustrere hvor omfattende det foreslåtte rekreasjonsnettet for snøscootertrafikk vil bli, kan vi sammenligne det med det samla riksvei- og fylkesveinettet i kommunen. Det er på til sammen 22,2 mil (se tabellen nedenfor). Løypenettet er altså er altså 1,7X større enn det samla veinettet i kommunen, eller 170% sammenlignet med alle Rv-er og Fv-er i kommunen.

Lengden på dagens Rv-er og Fv-er i Lierne kommune

Distanse	Veilengde
Rv 74 kommunegrensa Lierne/Grong – Murusjøen/Sverige	5,5 mil
Rv 74 – innover Skjelbred	0,5 mil
Rv 765 Sandvika/Nordli – Storbergvika/Sørli/Sverige	5,7 mil
RV 765 – innover Inderdalen	1,5 mil
Rv 765 – innover til Endset	1,5 mil
Fv Sanvika/Nordli – Devika/Røyrvik	5,0 mil
Fv – innover til Ingulfsvatnet	1,0 mil
Fv – innover til Brenningsbekken/Røyrvik	1,5 mil
Sum lengde alle Rv og Fv i Lierne kommune	22,2 mil

Det foreslåtte rekreasjonsnettet på 38,2 mil sammenlignet med andre kjente distanser

For ytterligere å gi et bilde av hvor omfattende løypenetten i høringsforslaget er, kan vi sammenligne det med andre veidistanser folk er fortrolige med og kan vurdere rekkevidden av.

Lengden på rekreasjonsnettet tilsvarer distansene **Trondheim-Hamar**, Steinkjer-Vinstra, Steinkjer-Mo i Rana, Nordli – Røros, **Nordli-Opdal** eller **rundturen Nordli-Steinkjer-Namsos-Høylandet-Grong-Sandvika** og enda har vi et par mil til gode.

I all **beskjedenhet** kan vi vel si at forslaget ikke akkurat er **beskjedent**.

Det foreslåtte rekreasjonsnettet på 38,2 mil sammenlignet med andre kjente distanser

Distanse	Veilengde
Trondheim - Hamar	39,7 mil
Steinkjer – Vinstra i Gudbrandsdalen	39,0 mil
Steinkjer – Mo i Rana	35,8 mil
Sandvika/Nordli - Røros	39,7 mil
Sandvika/Nordli - Opdal	37,2 mil
Rundtur: Nordli–Steinkjer–Namsos–Høylandet–Grong–Nordli	36,4 mil

2.3 Naturvernforbundet har ikke tillit til at Lierne kommune greier å begrense snøscootertrafikken

Naturvernforbundet har ikke tillit til at Lierne kommune greier å begrense og kontrollere snøscootertrafikken tilstrekkelig for å skåne dyrelivet, naturmangfoldet eller friluftslivet for øvrig.

Planforslaget gir ikke et fullstendig bilde av den samla snøscootertrafikken i kommunen. Omfanget av kjøre-dispensasjoner er stort. Kommunen har ikke oversikt over den ulovlige snøscootertrafikken i kommunen og vi har det inntrykket at det er heller kommunen så veldig opptatt av. Vi vet at det foregår ulovlig kjøring i kommunen og at mengden med

ulovlig kjøring er direkte korrelert med størrelsen på løypenett. Når dette utvides, øker både den lovlige og ulovlige trafikken. De negative virkningene på dyrelivet er derfor betydelig større enn den lovlige trafikken skulle tilsi. For dyrelivet kommer det på et ut, det kan ikke skille mellom den lovlige og ulovlige trafikken. For dyrenes livsutfoldelse er det den samla belastningen som er av betydning.

Når en ser på det svært omfattende planforslaget, skulle en tro at det var snøscootermiljøet selv som hadde utformet det. Vi savner bidraget fra mer moderate krefter i snøscootermiljøet som ser viktigheten av å dempe ambisjonsnivået for den planlagte økningen i snøscootertrafikken og styre og balansere den bedre til alles beste. Ikke minst for den svakeste part som er plantelivet, dyrelivet og økosystemene. Det kan virke som planforslaget har den ukontrollerte snøscootertrafikken i Finnmark som forbilde, der kjøringen i stor grad er ute av kontroll.

3. 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 strenge krav til både planprosess og utarbeiding av løypeforskrifter, før løypene vil bli godkjent. Bakgrunnen for våre holdninger er åpenbare:

- Dyrelivet blir utsatt for mer, jevnere og vedvarende støybelastning, i forhold til sin biologiske tåleevne.
- Blomsterplanter og vegetasjonen for øvrig vil bli utsatt for slitasjeskader og ødeleggelser, som følge av den økte motoriserte trafikken.
- Det 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 og i større deler av året.
- Kontrollen med både den lovlige og ulovlige snøscooter-trafikken blir fraværende og illusorisk både på kort og langs sikt. Faren er stor for at kontrollen ansvars-pulveriseres mellom kommunalt og statlig forvaltningsnivå.

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

Saksframlegget har ingen grundig behandling av ulovlig kjøring, som vi vet vil komme. Det er ikke drøftet hvordan en skal få oversikt over den ulovlige kjøringen. Heller ikke hvordan kontrollvirksomheten skal foregå. Ulovlig kjøring er kort nevnt i § 11 i forslaget til løypeforskrift.

Dersom ulovlig kjøring får utvikle seg, vil det innebære brudd med alle de forutsetningene som lå til grunn, da det ble gitt åpning fornøyleskjøring med snøscooter. Den skulle ikke gå

utover det helsebringende friluftslivet og den skulle heller ikke ramme naturmangfoldet generelt og skjermede områder og arter spesielt.

Lierne kommune bør tydeligere beskrive og drøfte hva ulovlig kjøring innebærer og tydeligere og mer konkret formulere hvilket stengingsregime som skal gjelde for løypene. Retningslinjene for dette må tydelig samsvare med naturmangfoldlovens **§ 9 om «føre-var prinsippet»**.

Den drøftingen som er gjort om føre-var-prinsippet i planforslaget, mener vi bærer for mye preg av å være av teknisk karakter. De biologiske og økologiske konsekvensene som mye og ulovlig kjøring innebærer, er ikke behandlet. Vi mener også at NML § 9 til dels snus på hodet med hensyn til anvendelse og intensjoner.

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 forsøkskommunene 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 kjørere som ønsker å kjøre ulovlig. Dette går også fram av **Politidirektoratets** høringsuttalelse til Klima og miljødepartementets (KMD) 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.

I forslaget til **løypeforskrift** (§ 9) omtales gebyr for kjøp av «kjørebevis». Naturvernforbundet ber om at et slik gebyr innføres uansett omfanget av endelig rekreasjonsnett som vedtas og at avgiften øremerkes kontroll, for å virke preventivt på ulovlig kjøring.

5. Naturmangfoldloven (NML) – mangelfullt utredet med til dels lite konkrete, overfladiske og skråsikre faglige vurderinger og konklusjoner:

5.1 Løypenettet for rekreasjonskjøring er svært omfattende og tilhørende underbyggende konklusjoner skråsikre og kategorisk

Mens Lierne kommune er i stand til å legge fram et planforslag om rekreasjonsløyper som har et omfang på hele 38 mil (382 km), greier kommunen samtidig å omtale konsekvensene av dette i forhold til NML krav og forpliktelser på kun 2,5 luftige sider (side 15 – 18). Beskrivelsene av naturmangfoldet i områdene langs de 38 milene med traseer, er med noen få konkrete unntak i det alt vesentlige fraværende. Mulige negative konsekvenser for arts-, habitat-, biotop- og økosystemmangfoldet er med noen få unntak i liten grad beskrevet. Vurderingene er lite konkrete og i stor grad overfladiske og synsende, mens konklusjonene er kategoriske og i liten grad føre-var.

5.2 NML § 8 om kunnskapsgrunnlaget som skal framskaffes om enkeltarters økologi og økosystemer.

NML § 8 sier følgende om det vitenskapelige kunnskapsgrunnlaget som skal foreligge før offentlige vedtak fattes:

§ 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.

I planforslaget opplyses det at forskjellige naturdatabaser er brukt som grunnlag for å skaffe til veie kunnskap om sårbare arter i det svært omfattende planområdet. Etter det vi kan se, gjelder dette først og fremst noen utvalgte og viktige rovfugl- og rovpattedyrarter, hønsfugler og sangsvane. I tillegg er det gjennomført noen kartlegginger av jaktfalk og hubro. Som følge av disse kartleggingene er to (2) korte traseer i Sørli tatt bort eller lagt om. Imidlertid er **hovedmålet** med å lage et omfattende og sammenhengende rekreasjonsnett beholdt. Det **brukes som et trumfkort** over de aller fleste innvendinger, både når det gjelder negative konsekvenser for arts-, habitat- og økosystemmangfoldet og friluftslivet for øvrig.

Naturvernforbundet er ikke i tvil om at Lierne kommune har gjennomført undersøkelsene som er beskrevet. Heller ikke at kommunen har bestrebet seg på å skaffe til veie relevant, vitenskapelig fagkunnskap om utvalgte enkeltarter i deler av planplanområdet.

Imidlertid har vi ingen tro på at kommunen besitter en faglig dybdekompetanse i arts-biologi og økologi, som gir grunnlag for de faglige vurderingene og konklusjonene som gis på dette fagområdet. Ikke minst gjelder det kompetanse i populasjonsdynamikk i disse økosystemene. Naturvernforbundet kan ikke se at kommunen har faglig dekning for å foreslå et slikt omfattende rekreasjonsnett med så bastante vurderinger og konklusjoner som er gjort. Alt for mange mulige negative konsekvensene for naturmangfoldet er ikke behandlet i tråd med føre-var-prinsippet i NML § 9.

Nå kan en ikke forvente at en liten kommune i innbyggertall og med liten administrasjon skal kunne ha denne kompetansen, men da bør en være litt mer tilbakeholden når det gjelder vurderinger og konklusjoner. Vi mener kommunen burde ha bedre magemål når det gjelder forslagetets omfang.

Når endelig vedtak foreligger i saken, er dette ett av punktene vi kommer til å begrunne en **klage** med. For det er helt sikkert allerede nå av kommer til å klage på vedtaket. Klagens øvrige begrunnelser avventer vi til innholdet i vedtaket foreligger.

5.3 Planforslaget snur NML § 9 om føre-var-prinsippet helt på hodet

NML § 9 om føre-var-prinsippet sier at foreligger det en risiko for alvorlig skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å unnlate å treffe forvaltningsvedtak, altså være føre-var som §-en handler om.

Paragrafen er spesielt relevant i forhold til rødlistearter og rovfugl-faunaen i området.

§ 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.

Naturvernforbundet mener saksutredningen snur forståelsen av § 9 helt på hodet, når det på side 17 i planforslaget sies dette om føre-var-prinsippet for hekkelokaliteten for jaktfalk i Hestkjølen, som ligger 400 m fra nærliggende sterkt trafikkerte isfiskeløypa:

Planforslaget om: Jaktfalkreir og observasjon av Kongeørn, Hestkjølen

Opplysninger: Reirlokalteten ligger ca. 400 meter fra isfiskeløype. Reiret var i 2012 undersøkt og det var ingen tegn til aktivitet her. Reirlokalteten ble også undersøkt av kommunen i 2015, og det var ingen tegn til aktivitet. Det er i tillegg observert kongeørn i området, men ingen reirlokalteter.

Vurdering: Kongeørnobservasjonen vurderes til å være matsøk-aktivitet. Jaktfalkreiret ligger ved en hyppig brukt isfiskeløype og i et område med relativt mye aktivitet fra andre. Reirlokalteten vurderes derfor til ikke å være i bruk lengre. **Scooterløypa vil opprettholdes som isfiskeløype på grunn av føre-var-prinsippet.**

Denne lovparagrafen er jo ikke laget for å ivareta kjørerrettighetene til en snøscooter som skal på isfisketur. Altså at en jaktfalk og dennes hekkebehov og hekkebiologi skal vike tilbake for å vise føre-var-hensyn overfor en snøscooter på vei til isfiske (siste setning). Samtidig mener vi at vurderingene som gjøres og konklusjonen som trekkes, generelt viser manglende kunnskaper om hekkebiologi for rovfugler.

Tilsvarende på-hode-setting av § 9 om føre-var mener vi også gjelder for hekkelokaliteten for kongeørn i Blåfjellet, som ligger ca. 450 m fra isfiskeløypa der:

Planforslaget om kongeørnreir i Blåfjellet

Opplysninger: Det er registrert et kongeørnreir som ligger ca. 450m fra en etablert isfiskeløype. Her har det vært hekkforsøk i 2011 og det er usikkerhet om det i 2012 ble gjennomført hekking.

Vurdering: Scooterløypa vil opprettholdes som isfiskeløype også fremover, da dagens praksis ikke ser ut til å ha noen ulemper for kongeørnas hekking på denne lokaliteten.

Tilsvarende inversjon av føre-var-hensyn i NML § 9 mener vi også gjelder for **hønsenhauk-lokaliteten nord i Muru**, der den svært trafikkerte isfiskeløypa bare ligger 300-500 fra de to (2) reirlokaltetene der. Naturvernforbundet kan ikke se at det er faglig belegg og kompetanse til for å være så bastant sikker på at det ikke gjelder føre-var-hensyn her, som formuleringene reelt sier.

Den motsatte vurderingen og konklusjonen er like nærliggende, nemlig at den svære store scootertrafikken som foregår her på seinvinteren og tidligvåren mellom februar og mai, kan være en sannsynlig årsak til at hekkingen blir forstyrret. At de to reirlokaltetene er to av flere alternative hekkelokaliteter som skal til for å få til en vellykket hekking og at de bør skjermes bedre enn hva tilfelle er nå. Altså at snøscootertrafikken i området reduseres vesentlig og at løypetraseen legges om.

Planforslaget sier om yngleområdet og reirlokaltetene for hønsehauk i Muru.

Opplysninger: Lokaliteten ligger ca. 300 meter unna det som i dag er en isfiskeløype. Det er registrert enda en reirlokaltet i området, men denne ligger i tilstrekkelig avstand (> 500m) fra løypa.

Vurdering: Reiret ble undersøkt i 2011, og det var ingen hekking her. Løypa i området går etter skogsbilveg og en av kommunens mest brukte isfiskeløyper. Scooterløypa vil opprettholdes som isfiskeløype også fremover, hovedsakelig p.g.a. at det ikke har vært hekking, men også fordi ingen ting tyder på at løypa er til ulempe.

Reir- og hekkelokaliteten for **jaktfalk ved Limingen**, bør også vurderes nærmere. Denne lokaliteten er jo utsatt for støyende og forstyrrende snøscootertrafikk både fra isfiskeløypa på **norsk** side av grensen og frikjøringsområde for scootertrafikk på **svensk** side. Begge områder ligger ca. 1000 m fra reirlokalteten. Det kan være midlertidige og naturlige årsaker til at det ikke er registret hekking her de siste 5 årene, men det kan også være en plausibel årsak at hekkelokaliteten besøkes mindre hyppig enn tidligere, p.g.a. mer støybelastning fra flere kanter. Likefullt kan hekke-lokalteten her også være en av flere alternative lokaliteter som jaktfalken må ha, for å kunne gjennomføre vellykket hekking i en større regionen enn akkurat denne ene lokaliteten.

Planforslaget om reirlokaltet for jaktfalk ved Limingen

Opplysninger: Lokaliteten ligger om lag 1000 meter fra eksiterende isfiskeløype, og ca. 1000 meter fra frikjøringsområde på svensk side. Lokaliteten ble oppdaget i 2014 og det er etter kommunens opplysninger registret hekking dette året. Lokaliteten ble undersøkt i mars/april 2015 i forbindelse med kommunens jaktfalkkartlegging, og det var da også her, men det er ikke dokumentert noen hekking/forsøk på hekking i 2015.

Vurdering: Selv om det er en isfiskeløype (samt frikjøringsområde i Sverige) i området ser ikke kommunen at dette er til noen ulempe for jaktfalkens hekkesuksess på denne reirlokalteten. Forutsetninger er at løypa også i fremtiden praktiseres likt med dagens praksis, herunder som isfiskeløype med samme besøksfrekvens.

Når **endelig vedtak** foreligger i Lierne kommunestyre, vil Naturvernforbundet allerede nå signalisere at vi kommer til å **klage** på dette vedtaket, selv om verken saksbehandlingen eller kommunestyrebehandlingen ennå foreligger. Den nære sammenhengen mellom NML § 8 om kunnskapsgrunnlaget og NML § 9 om føre-var-prinsippet, er et av de punktene vi kommer til å klage med bakgrunn i. Vi har liten tro på at kommunestyre-behandlingen kommer til å være vesensforskjellig fra dette plan- og høringsforslaget.

Naturvernforbundet vil ha en **faglig kvalitetssikring** av konsekvensene for artsmangfoldet og artsøkologien til rødlistearter, andre sentrale fuglepopulasjoner og populasjonsdynamikken til annen fauna i influens-området. Vi mener at fagkompetente populasjons- og

hekkebiologiske vurderinger må gjøres for hele området som omfattes av planforslaget. Bevaring av naturmangfoldet generelt og deler av artsmangfoldet spesielt, er for viktig til at dette skal avgjøres med **synsing**.

Opplysningene som gis om enkelt-arters reirlokalteter og hekkeforekomster er en **statisk tids-beskrivelse** av tilfeldige nåsituasjoner. Populasjonsdynamiske perspektiver når det gjelder bæreevne over tid, er fraværende. Det er altså ikke fagøkologiske vurderinger som ligger til grunn for konklusjonene.

5.4 Manglende beskrivelse av naturmangfoldet rundt selve traseen

Når det gjelder kartleggingen av annet dyreliv, er det i liten grad gjennomført og drøftet.

5.5 Vegetasjonsskader

Naturvernforbundet mener temaet om slitasjeskader på vegetasjonen og plantelivet ikke er behandlet. Sårbare partier i den foreslåtte traseen, der vegetasjonsstyrken og markbeskaffenheten kan være for svak for kontinuerlig snøscootertrafikk, burde vært belyst. Spesielt viktig er det å få vurdert de områdene hvor vindeksponeringen er stor og snødekket tyntslitt, før de utsettes for ytterligere belastning med snøscootertrafikk.

6. NML § 10 om sumeffektene som de samla inngrepene medfører av belastninger på økosystemene, er ikke behandlet

6.1 NML § 10 om samla økosystembelastninger

§ 10 i NML er en ny § som kom inn i naturvernlovgivningen, for å sikre at økosystemene ikke blir ødelagt eller overbelastet av ulike enkeltstående inngrep, som ikke blir sett i sammenheng. Loven krever at alle større inngrep som økosystemene allerede har blitt utsatt for, skal sammenstilles med nye inngrep som planlegges og vurdere dem helhetlig, med tanke på hvilke samla belastninger de utsetter økosystemene for. § 10 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.

I planforslaget mener Lierne kommune at de har vurdert § 10 om samla økosystembelastning på en tilfredsstillende måte.

Naturvernforbundet ser ingenting av dette i planforslaget. Det er ingen sammenstilling av store inngrep som allerede er gjennomført eller som planlegges gjennomført i økosystemene løypenettet skal gå gjennom. Denne lovparagrafen handler jo om økologi og inngrep i økosystemene og da skal jo det behandles.

6.2 Det store, sammenhengende snøscooternett vil virke negativt inn på 300 – 500 km² av arealene i Lierne kommune.

Planforslaget handler om et omfattende løypenett, som legger beslag på svært store arealer. Forslaget består altså ikke av enkeltstående, isolerte små-løyper, men av et sammenhengende nett av traseer gjennom det meste av Lierne kommune. Med en løypebredde på 5 m, går den 38 mil lange traseen gjennom en mengde av plantesamfunn, og dyrehabitater, biotoper, økosystemer og større naturlandskaper i kommunen. Bare den relativt smale løypestrengen, vil i seg selv berører store naturverdier negativt. Dersom støyen fra snøscootertrafikken legges til, vil influensarealet der dyrelivet og friluftslivet påvirkes negativt, være svært omfattende. Vi har ikke finregnet på dette arealet, men det må dreie seg mellom 300 – 500 km² av arealene i kommunen. Det er ikke akkurat føre-var-holdninger over planforslaget.

Planforslaget beskriver for så vidt støykonsekvensene ganske grundig og med noen av de støyutsatte influensområdene tegnet inn på del-kart. Imidlertid er det ingen samla framstilling verken i tabell eller kart-form, som viser konsekvensene av det foreslåtte inngrepet i en fattbar form og som en kan ta inn over seg.

Det er **ingen eller i svært liten grad** beskrevet hvilke naturkvaliteter som blir negativt berørt i og rundt selve løypetraseen som er foreslått, med unntak av de to (2) løype-avsnittene som er tatt ut i Sørli og enkelte reirlokalteter for rovfugler. Dette krever Naturvernforbundet gjøres i henhold til intensjonen i NML.

6.3 Det store skogsbilvegssystemet i kommunen er ikke beskrevet

Lierne kommune har et stort og omfattende skogsbilvegssystem. Det medfører et allerede omfattende inngrep i skogsøkosystemene i kommunen. Det er verken beskrevet eller tallfestet i et summeringsperspektiv i henhold til NML § 10.

I planforslaget er det beskrevet at rekreasjonsløypene vil følge skogsbilvegene i 7,2 mil av de til sammen 24 milene løypa passerer gjennom skogsbiotoper. 7,2 mil er jo ei betydelig strekning med tidligere inngrep. Men dette er jo langt fra hele skogsbilvegnettet i de biotopene rekreasjonsløypa passerer gjennom.

Naturvernforbundet ber om at skogsbilvegnettet blir beskrevet som en del av sumeffekten etter NML § 10, for å få et samla bilde inngrepene som er gjennomført.

6.4 Den omfattende økningen i støybelastningen breies også ut over større deler av året

I det omfattende skogsbilvegssystemet i kommunen, er det i sommerhalvåret en relativt stor trafikk- og støybelastning på dyrelivet i de skogsbiotopene veiene går i. Denne støybelastningen utvides nå til å omfatte en vesentlig større deler av året. Dyrelivet blir med dette forslaget utsatt for omtrent helårsvirkning med støy. Tilsvarende øker også støybelastningen i vinterhalvåret i de andre naturlandskapene løypa planlegges gjennom. Dvs. ca. 17 mil med skogsbiotoper som ikke har sommer-trafikkstøy idag og mesteparten av de 14 milene løypenettet går i fjellandskapet.

6.5 Manglende mengdebeskrivelse, innsyn og kontroll av dagens snøscootertrafikk

Lierne kommune innvilger en betydelig mengde med snøscooter-dispensasjoner i løpet av vinterhalvåret. En samla framstilling av den trafikkmengden dette representer, beskrives ikke i planforslaget i forhold til sumeffekten i NML § 10. Heller ikke beskrives det samla støyomfanget (støymengden) all denne trafikken medfører. Det er først og fremst distansen (rekkevidden) som beskrives.

Naturvernforbundet ber om at disse forholdene tallfestes og framstilles oversiktlig og forståelig.

Planforslaget bruker flere steder argumentet om stor snøscootertrafikk som begrunnelse for å videreføre de 10 isfiskeløypene i det foreslåtte løypenettet.

Eksempelvis kjenner Naturvernforbundet godt til den store snøscootertrafikken som foregår nord i Muru. På seinvinteren og tidligvåren er trafikken her svært stor. Det kjøres fort og støybelastningen er til tider svært stor.

I noen sammenhenger brukes «**tradisjons-argumentet**» og «**bolyst-argumentet**» for det det er verdt, for å argumentere og begrunne behovet for isfiskeløypene. Når tradisjons-argumentet benyttes så flittig og sterkt, forventer Naturvernforbundet at en også har **tilsvarende oversikt** over både omfanget av snøscootertrafikken, den trafikkstøyen den avstedkommer og **kontrollene** som gjennomføres for å skaffe seg oversikt over denne «tradisjonen».

Naturvernforbundet ber om at denne oversikt legges fram, slik at alle parter har innsyn i beskrivelsen og kan vurdere denne åpent og uavhengig av de **subjektive** synspunktene som framkommer planforslaget.

Nasjonalt parkstyret for Blåfjella/Skjækerfjella og Lierne nasjonalparker innvilger en mengde med dispensasjoner for snøscooterkjøring innenfor nasjonalparkgrensene. Dette foreligger det etter hvert en del statistikk og oversikt over. Denne snøscootertrafikken starter imidlertid skog- og fjellandskapet utenfor nasjonalparkgrensen. Denne delen av snøscootertrafikken innvilges kommunen.

Oversikt over denne delen av trafikken er heller ikke beskrevet i planutkastet.

Naturvernforbundet ber om at også det gjøres med utgangspunkt i NML § 10.

6.6 Slitasjeskader på vegetasjonen

Naturvernforbundet vet at den omfattende snøscootertrafikken som foregår i forbindelse med isfiske og andre dispensasjoner som gis, medfører slitasjeskader på vegetasjonen.

Denne slitasjen er ikke beskrevet i planutkastet. Når det planlegges å rulle ut løyper med bredde 5 m i 38 mil, burde i det minste forholdet vært beskrevet i et føre-var-perspektiv. Det er ikke gjort.

Naturvernforbundet ber om at også det gjøres for å belyse NML § 10.

6.7 Allerede omfattende system med isfiskeløyper

Systemet med isfiskeløyper i kommunen er allerede omfattende. Med sine 10 isfiskeløyper på til sammen 9 mil som breier seg ut i det åpne fjellandskapet, mener Naturvernforbundet det er mer enn nok løyper for å tilfredsstille isfiske-behovet.

I planforslaget er det nå skissert navn på til sammen 26 løypeavsnitt, som i det alt vesentlige er sammenhengende. 21 av løypeavsnittene er betegnet som rekreasjonsløyper, mens 5 løyper er betegnet som isfiskeløyper. Hva den praktiske forskjellen på dem er, kan en jo bare tenke sitt om. Alle de 10 tidligere isfiskeløypene er innlemmet i systemet, 5 av løypene videreføres som såkalte fiskeløyper, mens de 5 andre utvides til å omfatte generell rekreasjonskjøring.

Naturvernforbundet mener at anledningen nå bør være der til en kritisk gjennomgang av dette løypenettet og justere det ned. Vi ber om det at det gjøres.

Naturvernforbundet mener også at **isfiskeløypa** som går inn i Lierne nasjonalpark i Sørli, må **fjernes**. Selv om løypa ble hjemlet inn i forskriften for Lierne nasjonalpark etter til dels utidig press, bør denne så snart som mulig tas ut ved en justering av verneforskriften for Lierne nasjonalpark.

6.8 Sammenhengende løypenett med nabokommunene Røyrvik og Namsskogan og løypenettet i Sverige

Tanken om et sammenhengende løypenett med nabokommunene Røyrvik og Namsskogan er ikke nevnt i planforslaget. Dette er imidlertid tanker som ganske hyppig luftes fra ulikt politisk hold i alle tre kommunene. Å eventuelt avfeie denne problematiseringen som en uaktuell, vil ikke være troverdig.

Røyrvik kommune vil i år ikke komme med noe planforslag om rekreasjonsløyper, men det vil komme.

Namsskogan kommune har allerede lagt fram sitt planforslag og har tanker om å knytte dette løypenettet sammen med et løypenett i Røyrvik, sannsynligvis over Tunnsjøflyin og Steinfjellet. Tanker om ei løype gjennom Skorovass i retning Havdalsvatnet som knyttes sammen med løypenettet i Lierne, er det også tenkt høyt om.

Kongstanken til noen av snøscooter-entusiastene om å koble dette sammen med løypenettet på svensk side, er ikke nevnt bare en gang. Gjennom avisinnlegg over mange år i Namdalsavisa og Trønderavisa, er disse kongstankene presentert.

Naturvernforbundet kan ikke skjønne at dette er i tråd med intensjonen i den nylig vedtatte forskriften for rekreasjonsløyper. Retningslinjene er strenge, nettopp for å unngå at det skal gli ut. Vi kan heller ikke skjønne at dette er i nærheten av å være i samsvar med bestemmelsene i NML § 10 om å redusere de samla belastningene på økosystemene.

Naturvernforbundet ber om en avklaring av dette.

7. Friluftsområdene i kommunen - manglende helhetsvurdering og helhetsframstilling av bortfallet.

7.1) Manglende helhetsframstilling av bortfallet av friluftsområder

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 NML § 10 om sumeffekter og samla belastninger.

I planforslaget henvises det for ensidig til at Lierne og Blåfjella/Skjækerfjella nasjonalparker skal være de områdene som ivaretar disse sidene i forskriftskravene for rekreasjonsløyper.

Friluftsområder og rekreasjonsområder er det imidlertid **behov for også andre steder og i andre naturlandskaper** i kommunen.

Det er vanskelig å danne seg et bilde av hva statusen vil bli på størrelsen av de resterende friluftsområdene i kommunen, når det omfattende bortfallet av friluftsområder langs løypetraseen er trukket fra.

Naturvernforbundet mener at denne **helhetlige framstillingen** er dårlig utredet og ber om at det gjøres i form av både tabell og kartframstilling.

7.2 Stenging av løypa

I § 3 i forslaget til forskrifter, foreslås det at løypa skal være stengt for trafikk mellom kl.23.00 – 07.00 påfølgende dag.

Uansett hvilket omfang som godkjennes for rekreasjonsløyper i Lierne kommune til slutt, ber Naturvernforbundet om at det vurderes åpningsbegrensninger også i vinterferien og påskeferien, i de periodene der andre enn snøscooter-folket også har ferie og behov for rekreasjon.

5.3) Skilting og merking av løype

§ 5 i forslaget til løypeforskrift omhandler skilting og merking. Etter det vi forstår er merkingsmåten ennå ikke bestemt, heller ikke om merkingen skal være permanent eller tidsavgrenset til snøscooter-sesongen. Vi kan imidlertid ikke tenke oss at 38 mil med snøscooterløyper skal re-merkes hvert år og antar at det er snakk om **permanent** merking.

Høringsforslaget er illustrert slik på kommunens hjemmesider (se neste side) og det lover ikke bra. Vi antar at det å ha andre synspunkter på merkingen, saksbehandlingsmessig vil bli **bagatellisert med den tradisjonelle formuleringen om at dette bare er et estetisk problem**. For vår del vil vi si at estetiske forhold henger nøye sammen med følelser og positive opplevelser.

HØRING - FASTSETTING AV REKREASJONSLØYPER FOR SNØSCOOTER - LIERNE KOMMUNE



Formannskapet i Lierne kommune har i sak 127/15 vedtatt følgende:

Forslag til Rekreasjonsløyper i Lierne med tilhørende forskrift og kart legges ut til offentlig ettersyn i perioden 15. desember 2015 – 2. februar 2016.

8. Forslaget til forskrift:

8.1 Strukturering av forskriften.

Generelt er forslaget til løyfeforskrift tydelig strukturert og språklig utformet. Den bærer imidlertid preg av å være ensidig «teknisk vinklet», for å ivareta motorferdselens behov. Imidlertid følger det en rekke forpliktelser om å ivareta naturmangfoldet og friluftslivet for både kommunen og brukere av løyper, før de kan godkjennes. Forankring av forslaget til løyfeforskrift til formålene i NML og Friluftsløven, mangler imidlertid helt.

Naturvernforbundet ber derfor om at løyfeforskriften, uavhengig av hvor omfattende trase-utformingen blir, tar med to (2) paragrafer som knytter den til formålene i NML og Friluftsløven. Vi har disse kommentarene om det:

8.2 Egen § i løype-forskriften med henvisning til de overordna målene i Naturmangfoldloven

Selv om det i et område åpnes for rekreasjonskjøring, betyr ikke det at naturmangfoldet i form av planteliv, dyreliv og økosystemer ikke skal hensyntas. 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 bør det tas inn en **egen, overordnet paragraf (§)** som synliggjør formålene med NML og de hensyn som skal ivaretas for naturmangfoldet.

8.3 Egen § i løype-forskriften med henvisning til friluftslivet og formålene i Friluftsløven

Tilsvarende ber vi om at det tas inn en egen paragraf (§) som omtaler Friluftsløven og dens overordna formål med å ta hensyn til friluftslivet forøvrig.

8.4 Forskriftens § 3 om åpningstider tar hensyn til dyrelivets behov

Forskriftens § 3 omtaler ikke mulige åpningsbegrensninger som hensyntar dyrelivet. Det kan f.eks. handle om å ta hensyn til tidlig-hekkende rovfugler og deres hekkesuksess. Naturvernforbundet ber om at dette utredes.

8.5 Forskriftens § 4 om fartsgrenser

Forskriftens § 4a setter maksimal fartsgrense til 70 km/t. Vår kommentar til det er at noen føre-var-holdning er ikke akkurat dette i forhold til friluftslivet for øvrig. Heller ikke i forhold til dyrelivets behov for redusert støy og forstyrrelser, for å kunne gjennomføre vellykket hekking og reproduksjon i forhold til artenes bæreevne.

8.6 Forskriftens § 9 om innføring av gebyr på kjørebrev

Forskriftens § 9 omtaler gebyr på kjørebrev for å kunne benytte løypene. Naturvernforbundet ber om at gebyr innføres for bruk av rekreasjonsløypene, uansett omfanget av dem. Vi ber også om at dette gebyret øremerkes til kontroll, en kontroll som i dag er så godt som fraværende. Uten en innføring av gebyr, vil den framtidige kontrollen bli illusorisk med en utvidelse av løypenettet.

9. Avslutning:

Naturvernforbundet hadde håpet at mere moderate krefter i snøscootermiljøet hadde sørget for å dempe ned omfanget av den planlagte rekreasjonskjøringa. Så langt ser ikke det ut til å være tilfelle. Planforslaget må vel være bortimot en inner-10 for de mest ukritiske snøscooter-entusiastene.

Hilsen

Naturvernforbundet i NT

Rune Logstein

(leder)

Mobil:

E-post: rune.logstein@gmail.com

Oskar Folland

(saksbehandler)

Mobil: 46611745

E-post: oskar.folland@ntebb.no

Kopi:

E-post: fmntpost@fylkesmannen.no