



Trondhjems Turistforening



Naturvernforbundet
i Trøndelag

Holtålen kommune

epost@holtalen.kommune.no

Stjørdal, dato 13. november 2020

Dette brevet sendes på vegne av Naturvernforbundet i Trøndelag og Trondhjems turistforening

Høringsuttalelse: Gauldalsløypa

Forslag til snøscooterløype i Holtålen kommune

Bakgrunn

Vi viser til vedtak i formannskapet i Holtålen kommune 22.09.2020 sak 128/20 om å legge forslag til snøscooterløype – Gauldalsløypa ut til offentlig ettersyn.

Sammendrag

Vi er imot at den foreslåtte rekreasjonsløypa vedtas. Området er nå klassifisert som et viktig friluftsområde og vi mener løypa er i sterk konflikt med friluftsliv og naturmangfold.

Subsidiært mener vi at en så høy konfliktgrad vil fordre omfattende begrensninger for bruken i kommunal forskrift for rekreasjonsløype.

Regionale motorveier for snøscooterkjøring

Vi ser nå en uheldig utvikling hvor kommuner etablerer scooterløyper som kan koples til nabokommunen sine løyper. Dette gir et løypenett som ikke er kommunalt men interkommunalt, - ja til og med regionalt. Det er viktig at hver enkelt kommune ser sin rolle i dette store bildet. Hver



Samarbeidsnettverk mellom natur- og friluftslivsorganisasjoner
trondelag@fnf-nett.no | Kjøpmannsgata 12, 7500 Stjørdal | 977 26 263 | 911 46 560
organisasjonsnummer 916 627 831 | www.fnf-nett.no/trondelag

kommune bidrar til å utvikle et nettverk av scooterløyper som nærmest blir som «motorveier». Dersom Melhus kommune etablerer rekreasjonsløyper vil potensielt 200.000 trondhjemmere kunne starte snøscooteren sin og kjøre gjennom gamle seterdaler og over mektige fjell nesten inn til Sverige. Vi håper at dere i Holtålen kommune innser at et bidrag til et slikt stamveinettet av scooterløyper er uheldig.

Dalføret i 2030

Dette er et verdivalg for Holtålen kommune. Dere må se lengre frem i tid, våge å se konsekvensene av dagens valg.

Vi frykter at trafikken i en slik løype vil øke over tid, - jevnt og trutt. Trafikken forrige vinter er ikke representativ for den trafikken som vil utvikle seg over tid. I dag er det brukerne selv som markedsfører turmål gjennom publisering av bilder mv. og kommunene har ingen kontroll over hvem som påvirkes og hvem som vil ta turen i neste omgang. Dere bør tenke over risikoen for overforbruk. Hva er tåleevnen for dette dalføret? Hvordan vil dere oppleve det dersom det på solfylte lørdager i mars kjører 200 snøscootere gjennom dalen for å ta en kaffekopp på terrassen utenfor Vækstarstua? Hva om disse brukerne ikke har den samme moralen ovenfor reglene som det Holtålen scooterklubb sine medlemmer har?

Det er vanskelig å se konsekvensene av vedtakene en gjør i dag og hvilke ulemper det gir over tid, men dere plikter å gå inn i scenarioene. Kommunen må sette seg i førersetet og ta bevisste, trygge valg. Hvordan kan dere være sikre på at denne løypa ikke blir utrivelig for kommunens egne innbyggere? Det er Holtålens innbyggere som vil være kanarifuglene i gruva. Det er de som først vil kjenne på mistriksel når parkeringsplassen er full, scootertrafikken i løypa eser ut, barnefamiliene ikke føler det trygt å ta med ungene i løypa, turmålet er utrivelig osv.

Etter ti års drift av løypene vil dere kjenne omfanget av snøscootertrafikken. Da skal Holtålen kommune kunne se i bakspeilet og si: «Friluftslivet er ikke fortrenget – det er minst like mange barnefamilier på tur innover dalen i dag - og naturmangfoldet er minst like stort som i 2020». Vi oppfordrer til å ta valg som medfører lavest mulig risiko for en utvikling som skader folk og natur i Holtålen på sikt.

Besøkslyst og næringsutvikling

Det argumenteres med at snøscooterløype kan gi grunnlag for næringsutvikling i kommunen. Alle kommuner må velge en strategi for hva slags destinasjonskommune de skal være. Dette må baseres på naturens tålegrense, innbyggerne og næringslivet. Det er det minste felles multiplum for disse tre interessene som kan utvikles videre. Det handler lite om antall besøkende, men heller om hvilken type gjest og hva dere vil at de skal legge igjen hos dere? Altså lokal verdiskaping som gir lokal stolthet. Denne besøkslysten skal gi bolyst hos dagens innbyggere av Holtålen og vice versa.

Vi oppfordrer dere til å holde dette dalføret fritt for snøscootere på fornøyelsesturer. Dersom dere ønsker å etablere en løype for fornøyelseskjøring oppfordrer vi dere til å tenke hvordan denne kan legges i et område som gjør at dere holder på kunden og får denne lokale verdiskapingen. Vi mener dere bør unngå løyper som leder de besøkende videre til nabokommuner og som blir en del av et regionalt løypenettverk. Dere bør velge et område som tåler stor trafikk – både sett ut fra naturens tålegrense, innbyggerne og næringslivets perspektiv.

Friluftslivet

Vi er imot snøscooterløyper i friluftsområder fordi en hovedmotivasjon for å utøve friluftsliv er å oppleve roen og stillheten i naturen og den friske luften.¹ Mange tror at dette er noe den eldre garde spesielt søker mot og at ungdommen vil ha fart og spenning. Dette stemmer ikke. Det er faktisk de under 30 år som i størst grad opplyser at de bruker naturen for å oppleve ro, stillhet og frisk luft.

Konflikten mellom skigåere og scooterkjørerne er såkalt asymmetrisk fordi skigåere får sin naturopplevelse redusert av scootere, mens scooterkjørerne ikke får sin naturopplevelse redusert av skigåere. Dette gjør det svært vanskelig å enes om felles bruk av et område. Konsekvensen er at en bør skille disse to brukergruppene rent fysisk, altså legge løypene så langt fra hverandre at de hverken ser, hører eller lukter hverandre. Dersom en ikke gjør det, vil en sannsynligvis ha en vedvarende konflikt mellom brukergruppene.

Dette forslaget til snøscooterløype er ekstremt dårlig. Løypa er i grovt sett lagt parallelt med den veletablerte skiløypa og det er lagt opp til flere krysningspunkt innover dalen. Riktignok har turlaget og scooterklubben gjort en jobb med å tilpasse traseene slik at risikoen for ulykker reduseres, men dette er langt fra en løsning vi kan akseptere. Vi mener det er direkte farlig å legge opp til traseer der skiløper og snøscooter kan risikere å kollideres. En må ta høyde for en uoppmerksom eller uerfaren scootersjåfør. En må ta høyde for at både barn og voksne mister kontrollen på skiene. Dersom skiløypa oppleves som utrygg, vil det medføre at en stor del av brukerne vil slutte å bruke den. I andre trøndelagskommuner legges det opp til at det høyst er en eller to kryssinger av skiløypa.

Støy er uønsket lyd og en forurensing i hht. forurensingsloven §6². Kommunene skal følge retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) og Miljødirektoratet sin «Veiledning – støy og planlegging av snøskuterløyper» datert 10. januar 2018³. Vesentlige avvik kan ifølge Folkehelseinstituttet være grunnlag for innsigelse fra Fylkesmannen⁴. Plankontoret har i sin utredning (dat. 16.02.2018) også vist til veilederen og helt korrekt påpekt at det i **viktige friluftsområder bør være minimum 450 meter avstand til scooterløypa**. Dette er basert på de anbefalte grenseverdiene for støy som er L_{5AF} 40 dB. Vi vil bemerke at den konfliktkartleggingen Plankontoret har gjort (datert 2018) ikke er relevant fordi området den gang ikke var klassifisert som friluftsområde og i dag er det klassifisert som et viktig friluftsområde.

Holtålen kommunen bør følge de ovenfor nevnte retningslinjer og påse at det er minst 450 meter mellom scootertraseen og viktige friluftsområder. **Dette betyr at scooterløypa ikke har noe å gjøre i dette dalføret i det hele tatt.**

Turistforeningsløypa til Kjølhytta

Besøkende til Kjølhytta går om vinteren på ski fra enten Rv705 (Stuggudal-Brekken) eller Målåsetre i Gauldalen (alt. Reitan stasjon eller Ålen sentrum dersom en har reist med tog eller buss). Dersom Gauldalsløypa vedtas vil det forringe turopplevelsen vesentlig for de som skal til Kjølhytta. Vi er også bekymret for sikkerheten til de besøkende. Det er krevende å ta seg frem med tung sekk over mange kilometer og vi vet at ikke alle er like stø på skiene når en begynner å bli sliten.

¹ <https://norskfriluftsliv.no/natur-miljobarometer-2017/>

² <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1981-03-13-6>

³ https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/dokumenter/motorferdsel/veileder_stoy_snoskuterloyper.pdf

⁴ <https://www.fhi.no/nettpub/hin/miljo/stoy/> og rundskriv T-2/16: Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, avsnitt 3.10.

Vi mener det er helt nødvendig at Holtålen kommune vurderer å åpne opp for fornøyleskjøring i et område med så store konflikter med tradisjonelt friluftsliv. For besøkende betyr det en vesentlig forringelse av turopplevelsen og trolig en reduksjon i antallet som ønsker å benytte hytta vinterstid. Dette er et tap for friluftslivet i Trøndelag – intet mindre.

Ta vare på naturkvalitetene

Vi tar stadig i bruk mer av vår natur. Aktiviteten øker og arealer bygges ned. De urørte områdene blir mindre. Denne dalen er trafikkert med biler sommerstid og den er i begrenset grad trafikkert med snøscootere vinterstid. Den er altså ikke uberørt natur, men scooterbruken har vært på et nivå som naturen og brukerne har tilpasset seg. Dersom en etablerer en løype for rekreasjonskjøring vil trafikken øke vinterstid. Vi må ikke falle for fristelsen til å kun diskutere om denne løypa fortrenger hekkeplassen til en rovfugl eller ei. Dette handler om det er greit av oss å økte aktiviteten i et område slik at det reduserer den totale naturkvaliteten ved området. Vi må ha respekt for det som er større og mer varig og mer betydningsfullt enn oss selv.

Unnvikelseeffekt

En rekreasjonsløype vil naturligvis øke trafikken med snøscooter. Det vil føre til unnvikelseeffekter for viltet. Vinteren er en mye mer sårbar tid for viltet enn sommeren. Viltet må spare på energien og redusere bevegelsene sine så mye som mulig. Samtidig er slike daler som denne svært viktige beiteområder for viltet. Økt trafikk med snøscooter vil gjøre at viltet blir mer forstyrret og trolig vil de slite mer med å få i seg nødvendig næring. Dessverre er også scootertrafikken størst på den mest sårbare perioden på senvinteren. Det økosystemet som er i området, er et resultat av tilpasning over tid. Endring av levevilkårene vil forrykke denne balansen. I dag vet vi mer om dette fininnstilte systemet, men langt fra nok til å kjenne alle effektene. Det vi imidlertid vet er at balansen er skjør og at det skal lite forstyrrelser til før det kan få svært uheldige effekter for mange arter.

Kjøring på Riasten

Det er i forslaget lagt opp til at det på Riasten skal gå ei løype over nordre del av vannet og at det skal være lov å ta avstikkere opptil 300 meter fra løypa for de som skal isfiske. Vi mener dette kan gjøre nordre halvdel av Riasten til en scooterarena. Vi forstår ønsket om å komme seg ut på isen for å fiske, men mener det må være tilstrekkelig med avstikker på opptil 100 meter fra løypa. Vegetasjonsbeltet rundt Riasten er en viktig biotop for rype og annet vilt. På en vannflate bærer lyden langt og kjøring vil forringe naturopplevelsen for alle som er i nærheten av vannet.

Samlet vurdering av virkning for friluftslivet og naturmangfold

Formannskapet vedtok 22.09.2020 å legge forslaget til snøscooterløype ut til offentlig ettersyn. De legger til grunn «den opprinnelige utredningen Plankontoret famla i første runde» sammen med utredninger vedrørende friluftskartlegging og ornitologiske undersøkelser. Vi legger til grunn ny

friluftskartlegging og vurderingene fra Borgås i Fjellstyret dat. 10.02 og 31.03.2020. Vi etterlyser imidlertid en oppdatert samlet vurdering av virkningene. Det følger av forskriften⁵ §4a, 6. ledd:

«Før kommunen sender forslaget til løyper på høring skal den utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.»

Vi mener de samlede virkningene for friluftslivet bør være «-3» (rødt) i henhold til departementets veileder for konsekvensutredninger av kommuneplan. Det er en klassifisering som tilsier en uakseptabel konflikt jfr. veilederen. Konsekvensen av den høye konfliktgraden bør være at løypa ikke vedtas, subsidiært at det innføres svært store begrensninger som gjør at konfliktgraden reduseres vesentlig.

Subsidiære forslag til endringer i kommunal forskrift

Dersom kommunen likevel ønsker å etablere løype i dette området, ber vi om at kommunen sørger for at forskriften har begrensninger som minimaliserer konflikten med friluftslivet og naturmangfold og øker sikkerheten for alle parter.

Vi foreslår at følgende tas inn i forskriften:

- Løypa er stengt for rekreasjonskjøring på søndager. *Begrunnelse: På den deler de to interessegruppene helgas to fridager mellom seg.*
- Løypa er bare åpen for scootere med firetaktsmotor og elektriske snøscootere. *Begrunnelse: Firetaktsmotor har vesentlig mindre støy en totaktsmotor⁶.*
- Løypa er åpen for kjøring fra kl 0900-1800. *Begrunnelse: Begrense forstyrrelsene med støy og lys i mørket.*
- Øvre fartsgrense på 40 km/t i løypa. *Begrunnelse: Begrense støyvirkningen for friluftsliv og naturmangfold. Støymålinger viser at reduksjon av fart har stor støydempende effekt.*
- På steder med mindre enn 5 meter avstand mellom kant av skiløype og kant av scooterløype er det en særskilt fartsgrense på 20 km/t. Disse skal skiltes ved begynnelse og slutt. *Begrunnelse: Redusere risiko for ulykker mellom skiløper og scootere, øke tryggheten.*
- På steder hvor løypa krysser skiløypa og hvor løypene sammenfaller (går i samme trase) er øvre fartsgrense 10 km/t. Disse sonene skal skiltes ved begynnelse og slutt.
- Rasteforbud i områder med særskilt sårbar natur/ viktige viltbiotoper. Disse områdene skiltes. *Begrunnelse: Hensynet til naturmangfold.*
- På islagte vann og formål isfiske er det tillatt å parkere inntil 100 meter fra merket løype. *Begrunnelse: På vann og andre åpne flater er det ikke noe som demper forurensingen (lyd mv) fra snøscootertrafikken. Dette forslaget reduserer influensområdet fra 600 meter til 200 meter langs løypa. Formålet er å bedre ivareta naturmangfold og friluftsliv.*
- Brudd på forskriften vil medføre nedleggelse av løypa påfølgende år. *Begrunnelse: Forskriften er reglene for løypa og dermed tilnærmet en kontrakt mellom interessegruppene som skal*

⁵ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1988-05-15-356?q=Forskrift+for+bruk+av+motorkj%C3%B8ret%C3%B8yer>

⁶ <https://ruralis.no/publikasjoner/r-8-18-friluftsliv-da-tenker-jeg-pa-snoskuter-det-er-det-forste-som-slar-meg-en-studie-av-debatten-om-snoskuterkjoring-i-utmark-med-utgangspunkt-i-tydal-kommune/>

dele denne dalen. Dersom den ene parten ikke følger forskriften bør det få konsekvenser som gjør at løypa nedlegges.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Trøndelag ved

Frode Støre Bergrem
(elektronsik godkjent)

Daglig leder

Trondhjems Turistforening

Magne Vågsland

(elektronsik godkjent)

Leder

Naturvernforbundet i Trøndelag



Una Dahlen-Kvalvaag

Koordinator

FNF Trøndelag