



**Naturvernforbundet**  
i Trøndelag



Melhus kommune

*postmottak@melhus.kommune.no*

Stjørdal, 08.01.2021

Dette brevet sendes på vegne av Naturvernforbundet i Trøndelag, Norsk Ornitologisk Forening avdeling Trøndelag og Trondhjems Turistforening.

## Høringsuttalelse

### Rekreasjonsløyper for snøskuter i Melhus kommune

#### Bakgrunn

Vi viser til vedtak i formannskapet i Melhus kommune 10.11.2020 sak 146/20 om å legge forslag til forskrift med oversiktskart og tilhørende konsekvensvurdering ut på høring.

Da dere varslet oppstart av konsekvensutredning for dette løypenettet unnlot dere å varsle både hytteforeninger og de berørte organisasjonene som vi representerer. I følge Facebook var det bare Flå scooterklubb som deltok på presentasjon av området for fagkonsulentene i Norconsult. Mangelfull involvering er kritikkverdig og gjør at utreder (Norconsult) trolig har gått glipp av verdifulle innspill om konsekvenser for friluftslivet.

Konsekvensutredningen for fagtema naturmangfold utført av Norconsult er grundig og faglig god. Den konkluderer med at dette er et område med stor verdi for naturmangfold og med truede og sårbare arter som er avhengig av arealer med få menneskelige forstyrrelser for å opprettholde levedyktige bestander. Vi mener at det er svært viktig å følge opp anbefalingene fra rapporten.

Vi savner en saksfremstilling som viser hvilke avveininger kommunen gjør av de ulike hensynene i saken. Det er påfallende at det ikke er gjort noen endringer i løypeforslaget etter at konsekvensutredningene var gjennomført og levert til kommunen. Dersom det skal etableres løyper i sårbar natur, områder som er viktig for truede arter og i viktige friluftslivsområder, må det fremgå tydelig hvilken vekt de ulike interessene gis og hvorfor dere mener det - på tross av slike store konsekvenser - likevel er legitimt å vedta løyper i dette området.



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](http://www.fnf-nett.no/trondelag)

## Vårt primære standpunkt

Vi mener det er viktig å begrense motorferdsel i utmark til det som er nødvendig ut fra et nytte- og næringsperspektiv. Det å legge til rette for et løypenett som stimulerer til at mange flere velger å anskaffe sin egen skuter vil gi store ulemper for naturmangfold og friluftsliv.

**Vi mener Melhus kommune bør avslå dette forslaget om nye snøskuterløyper fordi området har følgende kvaliteter:**

- Hele utredningsområdet omfatter store arealer uten tyngre tekniske inngrep (INON) av svært stor verdi.
- Stor verdi for naturmangfold med truede og sårbare arter som er sensitive for menneskelige forstyrrelser.
- Et svært viktig friluftsområde.

Melhus kommune har bare igjen ett område med inngrepsfri, «villmarkspreget natur», med mer enn 5 kilometer fra tyngre tekniske inngrep (se figur 1). Det er et område med flere forekomster av truede og nær truede arter som trenger områder med få menneskelige forstyrrelser for å opprettholde levedyktige bestander (Konsekvensutredning fagtema naturmangfold, Norconsult). Området er dessuten klassifisert av kommunen som et svært viktig og viktig friluftslivsområde. Det er rett og slett unikt med et så stort og villmarkspreget område som samtidig ligger så nær regionhovedstaden Trondheim. Midt i dette unike området er skuterløypene foreslått.

Vi ser en uheldig utvikling hvor kommuner etablerer snøskuterløyper som kan koples til nabokommunen sine løyper. Dette gir et regionalt løypenett. Vi mener hver enkelt kommune må se sin rolle i dette store bildet. Det å legge til rette for et løypenett som stimulerer til at flere anskaffer seg sin egen snøskuter, kan gi trafikkvekst og skuterløyper som blir som «motorveier». I rapporten «Løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter. Vurdering av effekter. NINA Rapport 1887. Norsk institutt for naturforskning.» (heretter kalt NINA-rapporten) framkommer slike effekter. Flåmarka er en del av dette villmarkspregede fjellområde og løypene som er vedtatt/planlegges i de tilgrensende kommunene er mange. Vi legger ved et kart som illustrerer dette godt (se figur 3).

Kommuner skal søke Fylkesmannen dersom opparbeidelsen av snøskuterløyper krever arealinngrep og eller bruk av tyngre maskiner. Erfaringer som kommer fram i NINA-rapporten viser at det etter vedtak om etablering av snøskuterløyper kom en rekke søknader om tilrettelegging, som utjevning av terreng, opparbeidelse av sterkere/bredere kløpper og andre tilpassinger. I Melhus kommunes forslag er det en påstand om at slike inngrep ikke kommer til å skje. Vi kan ikke se at det er gjort grundige undersøkelser om hvorvidt det vil kunne komme og hvordan kommunen tenker å håndtere slike forespørsler. Vi bemerker at Luddalsveien er svært belastet i dag og stiller spørsmål ved om den vil tåle økt trafikkmengde uten vesentlige utbedringer. Det er allerede i dag er liten kapasitet på de parkeringsplassene som foreslås brukt som parkeringsplass for rekreasjonsløypene. Det kan medføre økt konflikt mellom brukergruppene når en skutertransport opptar 2-3 ordinære parkeringsplasser og krever ekstra stor snuplass. Vi mener kommunen bør være mer realistisk og innrømme at det vil måtte utarbeides flere reguleringsplaner for utvidelse av disse parkeringsplassene.

## Naturmangfold

Det solide kunnskapsgrunnlaget og den grundige konsekvensutredningen for naturmangfold viser at området har store naturverdier. Norconsult har helt korrekt poengtert at det ene av disse områdene, VD13 Rensfjellet- Stuggusjøen, har «(...) arter som er avhengige av stille og relativt urørte områder (...) Området vurderes å være av svært stor verdi». Alle de foreslåtte skuterløypene, med unntak av

H6, er i dette området og de vil resultere i «betydelig miljøskade» (-2) jfr. KU fagtema naturmangfold side 42.

Skutertrafikken medfører støy og ferdsel inn i sårbare områder i sensitive perioder for dyrelivet og bringer mer menneskelig aktivitet inn i nye og lite besøkte områder. Løyper vil også gjøre en forstyrrende aktiviteter som kiting mer aktuelt. Mennesker fører til forstyrrelser. Jo flere mennesker, desto flere forstyrrelser.

Økt motorisert ferdsel på vinter og vår i områder som i dag er lite påvirket av menneskelig tilstedeværelse vil påvirke dyrelivet i sensitive perioder som næringssøk, forstyrrelse av trekkveier for hjorteviltet, ryper i dokk skremmes opp og i flukt, rovfugl kan forlate reiret og avbryter hekking i den mest sårbare tiden, og hønsefugler skremmes bort fra spillplassen. Truede og sårbare arter får på grunn av dette redusert sine leveområder som deretter reduserer bestandenes langsiktige levedyktighet.

Det er et vilkår i naturmangfoldloven at den samlede belastningen for naturmiljøet skal vurderes. Dersom dere er usikre på hvordan den samlede belastningen blir, skal tvilen komme miljøet til gode og tiltaket ikke vedtas. Dette er «føre-var-prinsippet» og er lovfestet i naturmangfoldlovens §9. Den nyeste rapporten om snøskuterløyper konkluderer med at dette ikke nødvendigvis blir ivaretatt når rekreasjonsløyper etableres; løyper blir utredet hver for seg og det mangler kunnskap om effekter på dyreliv. (NINA Rapport nr 1887”).

## Friluftsliv

Motorferdsel i utmark er ikke en del av friluftslivet og støyen fra snøskutere påvirker store omkringliggende områder. Stillhet og ro er høyt verdsatte egenskaper i alle typer friluftslivsområder. Vi mener vi må ta vare på det som er igjen av stille natur.

Det berørte området er blant Melhus kommune sine viktigste friluftslivsområder (se figur 2). Slike områder skal i utgangspunktet skjermes mot skuterløyper og det skal være minimum 450 meter avstand fra skuterløyper til slike områder – nettopp for at motorstøyen i området skal være under 40 dB og ikke forstyrre. Melhus kommune har foreslått å legge hele løypenettet *midt i* turområder som skal skjermes. Det får den konsekvens at *hele* området vil ha motorstøy og at turfolket vil høre denne lyden uansett hvor de befinner seg i Flåmarka. Det vil ikke være mulig å unngå støy – i kommunens viktigste friluftsliv- og hytteområde. Vi synes dette er en svært dårlig form for kommunal planlegging. Det harmonerer svært dårlig med kommuneplanens samfunnsdel, punkt 1.6.5: «*Det skal legges til rette for friluftsliv og viktige friluftsområder skal sikres gjennom kommunens arealplanlegging*».

Konsekvensene for friluftslivet er etter vår mening mangelfullt belyst i utredningen og har følgende ankepunkt:

- Støy må vurderes i henhold til Miljødirektoratets «Veiledning – støy og planlegging av snøskuterløyper» av 10.01.2018 som gir føringer og anbefalinger for hvordan støy skal håndteres i planlegging av snøskuterløyper. Hvorfor er ikke denne brukt i denne saken? Veilederen poengterer følgende:
  - «(...) verdien av kvaliteter ved friluftslivet som stillhet, fred og ro vil øke i fremtiden, som følge av økende støypåvirkning i folks hverdagsliv.»
  - «Store sammenhengende vinterfriluftsområder bør (...) holdes fri for snøskuterløyper.»

- «Kommunene bør også unngå å legge løyper slik at svært viktige og viktige friluftslivsområder reduseres i omfang og kvalitet. Løyper bør derfor ikke legges så tett opp til viktige friluftslivsområder at disse berøres av støy og forstyrrelser fra snøskutere.»
- Flåmarka er et område som består av mange små daler og søkk som gjør at det er noen få naturlige traseer å følge når en går skitur i området. I dette forslaget gjøres disse naturlige turtraseene om til skuterveier. Hvordan reduserer forslaget mulighetene til å gå skitur i området?
- En del grunneiere og hytteeiere kjører opp skispor med løypejern i området. Løypene brukes mye av barnefamilier. Hvordan vil disse bli påvirket av forslaget?
- Det årlige Seterrennet går innom mange av vollene i Flåmarka og er om lag 30 km langt. Hvordan påvirkes denne veletablerte turtraseen av forslaget?
- Løypene H1, H6 og H7 er foreslått parallelt og sammen med skiløyper. For barnefamilier, eldre og ustødige skigåere er det å møte en snøskuter ofte forbundet med frykt. Hvorfor er ikke sikkerhet omtalt i utredningen? Når snøskutere og turgåere må dele en trasse er det mange som opplever ubehag med eksosluft som henger igjen og forringer turopplevelsen. Støyen fra en passerende snøskuter på 7,5 meter avstand er målt til 80-85 dB. Ofte er det kortere avstand mellom skuter og skigåer. På veien som går langs Håen er det i dag sambruk mellom hyttefolk som har dispensasjon til å kjøre snøskuter til hytta, men som i neste omgang går skituren sin på samme veitrase. Hvilke avveininger er gjort med tanke på økt antall skutere her? Vi mener hensynet til turfolket må telle sterkere enn hensynet til skuterkjørerne.

Vi er mener konsekvensene av støy er underkommunisert og feil illustrert i støyvurderingen fra Norconsult.

- Anbefalte støygrenser i viktige friluftslivsområder er maks 40dB ( $L_{5AF}$ ) og minst 450 meter avstand mellom skuterløype og grensen for område.
- Støy fra løypene H1, H2, H3, H5 og H11 må beregnes ut fra 50 km/t – ikke 20 km/t.
- **Det må utarbeides kart som viser er hvor store områder som vil få støy over 40 dB  $L_{5AF}$  (maksimalverdiene) i 1,5 meters høyde forutsatt en hastighet på 50 km/t på alle løypene.** Støykartet fra Norconsult (tegningsnummer X02) viser områder som vil få støy over 40 dB  $L_{den}$  (ekvivalentnivå) i 4 meters høyde med 20 km/t på mange av løyper. **Støykartene i konsekvensutredningen er dermed direkte misvisende. Støyen fra skuterløypene vil prege vesentlig større del av området og kartet underkommunerer dermed den reelle konsekvensen av løyepforslaget.**

Melhus kommune foreslår altså å legge et helt nettverk av snøskuterløyper midt i de beste og viktigste friluftslivsområdene i kommunen. Det vil ødelegge området som friluftslivsområde for en hel region. Dette gjør kommunen på tross av klare anbefalinger fra Miljødirektoratet, og de gjør det uten å foreta en tydelig interesseavveining i saksframlegget. Det er mangelfull saksbehandling.

Vi har forståelse for ønsket om å etablere skuterløyper i kommunen, men anbefaler at slike løyper legges til området som egner seg for motorsport, så som Bollandsmoen motorbane.

## Våre sekundære standpunkt

Dersom Melhus kommune, på tross av våre innvendinger, velger å vedta skuterløyper i dette området, mener vi de eneste løypene som kan aksepteres er de som er lagt til etablerte bilveger, altså H1, H6 og H7. Dette er traseer som også brukes av turfolket til skiturer og vi mener det derfor må inn en del flere begrensninger i den lokale forskriften.

Vi anbefaler at åpningstiden i forskriftens §4 begrenses slik:

- a) Løypenettet åpnes tidligst 1. februar og stenges senest 2. påskedag. (...) *Begrunnelse: Begrense skade og ulempe for naturmiljøet i overgangen mellom sen vinter og tidlig vår. Håen er klassifisert som svært viktig viltområde.*
- b) (..)
- c) Det er ikke tillatt med kjøring i tidsrommet mellom kl. 18.00 og 09.00. *Begrunnelse: Begrense forstyrrelsene med støy og lys i mørket.*
- d) (...)
- e) Løypene H6 og H7 er stengt for kjøring på lørdager. *Begrunnelse: Området er et hytteområde og et turområde hvor hensynet til interessegruppene tilsier at de deler helgas to fridager mellom seg.*

§5 bør ha en presisering i bokstav d) om hva som er fartsgrensen når skuterløypen går parallelt eller sammen med skitrase. Vi anbefaler at fartsgrensen ved kryssing av skiløype er maks 10 km/t (ikke 20 km/t som i forslaget). Det er bra dere presiserer at det ikke er lov å kjøre inn i løypene fra nærliggende hytter mv. i punkt i).

I §9 åpnes det for omlegging av løypa «dersom terreng- eller kjøreforhold tilsier at dette er nødvendig for å få en funksjonell og sikker løypetrasé. Aktuelt ved spesielle snø- og vannforhold.». Denne paragrafen vil uthule kravet om snødekt trase i §4 a) og kan i praksis utvide sesongen i den perioden da dyre- og fugleliv er på sitt mest sårbare. Bestemmelsen angir dessuten ikke hva som er en mindre endring. Vi mener at §9 bør fjernes fra forskriften.

Vi mener forskriften bør inneholde en bestemmelse som forplikter kommunen til å evaluere ordningen med løypene etter de to første driftsårene og deretter hvert femte driftsår. Evalueringen bør omfatte virkninger for naturmangfold, virkning for friluftsliv, omfang av ulovlig kjøring, sikkerhet i løypene og erfaringer med drift av løypene.

## Avsluttende kommentar

Vi ber kommunen om å være forsiktig i sin tilnærming til etablering av skuterløyper for rekreasjon. Det er usikkerhet knyttet til hvor mange som vil benytte seg av et slikt tilbud, og om det vil stimulere til at mange flere anskaffer egen skuter for bruk i løypenettet. Med det befolkningsgrunnlaget som er i Trondheimsregionen er det en risiko for at omfanget av kjøring øker mer enn man ser i dag. Når man da vet at trafikkøkningen fører til press på sårbar natur, bør man ikke starte opp med et så omfattende løypenett.

Vennlig hilsen

**Magne Vågsland**

(elektronsik godkjent)

Leder

**Naturvernforbundet i Trøndelag**

**Reidar Hindrum**

(elektronsik godkjent)

Naturvernkontakt

**Norsk Ornitologisk Forening avd. Trøndelag**

**Frode Støre Bergrem**

(elektronsik godkjent)

Daglig leder

**Trondhjems Turistforening**



*Una Dahlen-Kvalvaag*

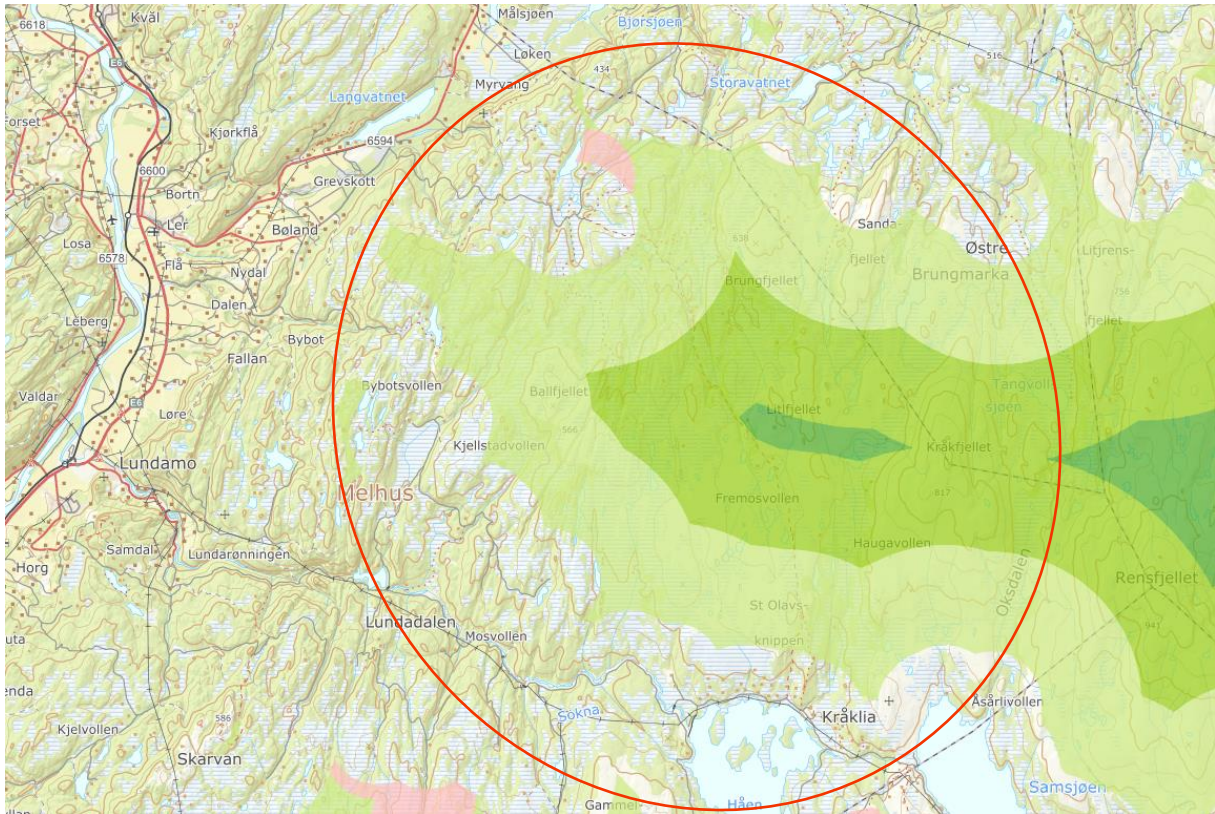
Koordinator og sekretær

FNF Trøndelag

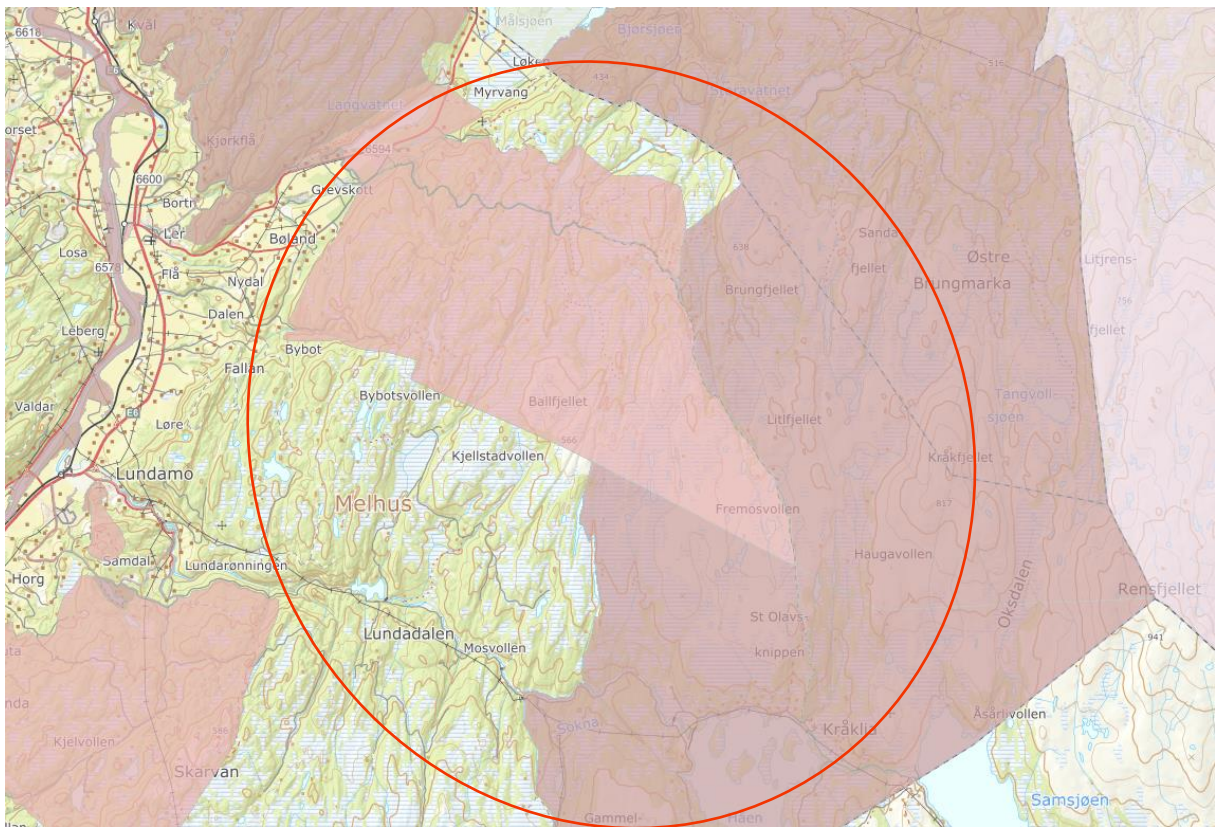
Kopi: Fylkesmannen i Trøndelag

Trøndelag fylkeskommune





Figur 1: Inngrepsfrie naturområder (INON), området med foreslåtte skuterløyper er omtrentlig markert med sirkel.



Figur 2: Verdi som friluftslivsområder, området med foreslåtte skuterløyper er omtrentlig markert med sirkel.



Figur 3: Vedtatte løyper og foreslåtte løyper i Selbu, Holtålen, Tydal og Melhus pr. 07.01.2021. Utarbeidet av Trøndelag Fylkeskommune.