

## **Trasé A02E01 og A02N01**

### **Vallibakken – Kjøsnesbekken og Brenntopp – Vallidalen**

#### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

##### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er ikke i nasjonale databaser registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert egnede hekke- og spillplasser for flere arter i eller nær området. Disse er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. En kan også anta at det er noe rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre arter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

I området ligger også et viktig viltområde (nr. 53 i kommunens viltkart). Traseene går parallelt med en viktig trekkvei for vilt. Traseene går også over et kalkrikt myrområde (nivå 4 av 5) som er avmerket som viktig naturtype rikmyr, noe som også kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

##### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

##### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, men er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger her fra før. Endringen av trasé til å følge veien så langt det lar seg gjøre i dag (grunneiertillatelse), og forlengelsen til Brenntopp under kraftlinjen vurderes

derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området. Traseen over myr blir samlet ca. 100 meter kortere, men noe mer over rikmyr. Dersom traseen i praksis legges lengst til siden i kraftgaten, vil den nesten ikke berøre rikmyrområdet ved A02N01. En registrert hekke-/spillplass blir noe mer berørt enn før, mens en annen blir noe mindre berørt.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med større parkering og satsning på bedre løypetilbud. I dette konkrete tilfellet blir det også tildels parallelle traseer, fra to ulike parkeringsplasser (liten parkering ved Vallibakken og sommervei, og stort areal for parkering ved Brenntopp ved kraftledningen).

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og ferdselen påvirker myr og området ellers omtrent som før. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Trasé A02E01 legges nå i større grad enn tidligere langs vei. Trasé A02N01 legges i sin helhet under kraftledningen gjennom området. Det skal ikke gjøres terrenginngrep i løypenettet, og spesielt vinterparkeringen i grustaket ved Brenntopp skal ikke behøve tilpasninger som skader natur. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forurensning av drivstoff/olje kan lettere oppdages og forebygges ved å kun angi/merke parkeringsplasser på egnede arealer, spesielt med avstand fra vannforekomster (også grunnvann) og vegetasjon. Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A02E01 og A02N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

A02E01: 0

A02N01: -1

(Hovedvekt på at parallelle traseer er negativt for begge, mindre myr/mer vei er positivt for A02E01, men mer rikmyr er negativt for A02N01.)

## Trasé A04N01 Rensjøen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er ikke i nasjonale databaser registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Traseen går langs en viktig trekkvei for vilt i øst. Denne traseen går i sin helhet over vannet Rensjøen. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, Rensjøen er omgitt av flere arealer avsatt til fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av de dyr som finnes i området, og arealet som blir berørt av traseer. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger i området fra før. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Traseen etableres over isen på Rensjøen, parallellt med allerede eksisterende trasé i lia øst for vannet. En kan vente at trafikken vil fordele seg til disse to, og muligens flytte en vesentlig andel ned til den flate traseen over isen, der en også kan vente økt bruk av området til isfiske. Det behandles imidlertid samtidig en tilførselsløype i området, og denne vil også gå parallelt med eksisterende og ny løype. De tre traseene vil befinne seg innenfor 430 meter i bredden, og gå parallelt nord/sør i 730 meter. Se vedlagte kart. Opprettelse av tre parallelle traseer av rekreasjonsløypa medfører at større arealer tidvis forstyrres av motorferdsel, og er negativt for den samlede belastningen i området, sammenlignet med mer kanalisering. Det anbefales å velge kun én av disse tre traseene, slik at de samlede konsekvensene reduseres. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen enn fra traseen i lia, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere. Mulig redusert belastning på traseen i lia, der mer hjortevilt og skogsfugl kan befinne seg, kan på sin side være noe positivt.

Den samlede økningen av motorferdsel i området vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen vil med parallelle traseer påvirke en større del av området enn før. Trafikken for traseen vurderes isolert sett til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier, men bør kanaliseres bedre for å redusere påvirket areal.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Trasé A04N01 legges nå i større grad enn tidligere på is over vann, noe som kan øke risiko for petroleumsforurensning til vannforekomsten som vil være vanskelig eller umulig å sanere. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

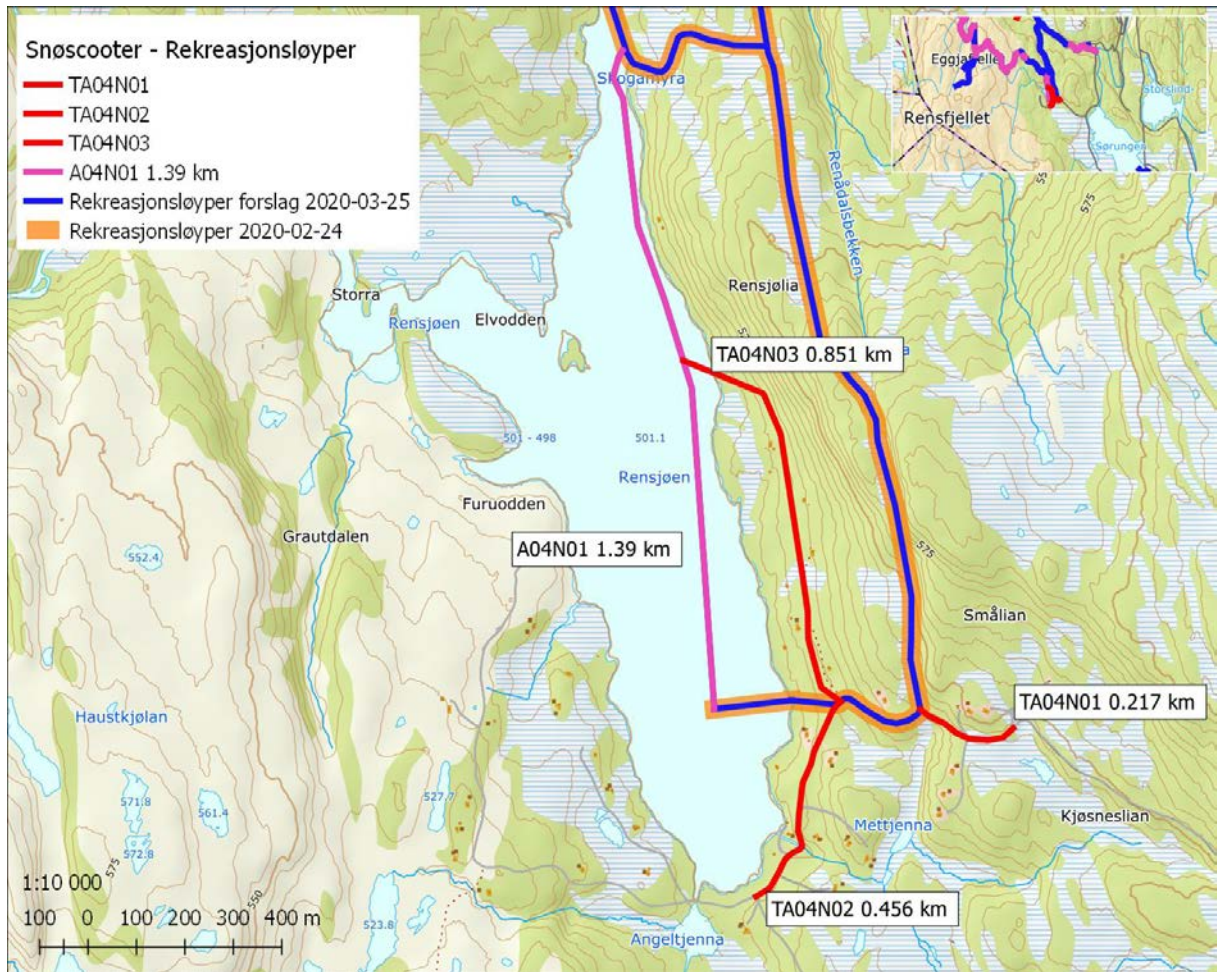
Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A04N01 isolert sett ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. Flere parallelle traseer øker belastningen på området.

*Samlet skadevurdering naturmangfold (skala fra -3 til +3):*

Traeen vurdert isolert sett: -1

Traseen hvis det blir tre parallelle: -3

(Hovedvekt på dårligere kanalisering.)



Tre parallelle hvis alle tre blir etablert:

Blå: Eksisterende rekreasjonsløype

Rosa: Ny parallell trasé

Rød: Nye tilførselsløyper, der TA04N03 går parallellt med de to ovenfor nevnte.

## **Trasé A05E01 Nyvollen**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men i nasjonale databaser er det ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert rype i og storfugl nær området. Disse er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år.

Traseene går over et kalkrikt myrområde (nivå 3 av 5), noe som også kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har ingen hytter, men er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger her fra før. Endringen av trasé vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området i dag. Traseen over myr blir ca. 75 meter lengre enn før. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med større parkering og satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og ferdsele påvirker myr og området ellers omtrent som før. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A05E01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

0



## **Trasé A05E02 Nyvollen – Eggjafjellet**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er tilfeldigvis gjort noen botaniske registreringer akkurat langs og delvis på traseen, med funn av flora med særlig stor forvaltningsmessig interesse. Det er registrert rype i området, og en kan anta at det også finnes noe rovfugl. Rype og annen hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre arter generelt er sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr, men det er lite myr i området. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har ingen hytter, men er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018. Naturregistreringer i området nærmere ny trasé representerer trolig et botanisk mangfold som også finnes langs eksisterende trasé, og tilsier ingen endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger i området fra før. Endringen vil gjøre traseen 1,5 kilometer kortere enn den eksisterende, og vurderes derfor til å ikke medføre økt belastning på området. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og ferdselen påvirker området omtrent som før. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

#### *Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

#### *Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor). Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A05E02 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

+1

(Hovedvekt på kortere trasé enn den som erstattes.)

## Trasé A06E01 Eggjafjellet

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men i nasjonale databaser er det ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har ingen hytter, men er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger her fra før. Endringen av trasé vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området i dag. Traseen utgjør 250 meter, og erstatter en tilsvarende del i samme område. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med større parkering og satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og ferdselen påvirker myr og området ellers omtrent som før. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

#### *Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje

akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrenser og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A05E01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

0

## **Trasé A07E01 Eggjafjellet – Rundfjellet**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

En kan også anta at det er rype og noe rovfugl i området. Rype og annen hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre arter generelt er sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går også over myrområder med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har ingen hytter, men er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger i området fra før. Endringen av trasé gjør den 1200 meter kortere i retning til/fra Rensjøen, rundt 1600 meter lenger i retning til/fra Storsandtjenna, og rundt 1000 meter mer av traseen vil gå over myr enn før.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Ferdselen påvirker imidlertid myr mer enn før. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A07E01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

## **Trasé A07N01 Rundfjellet – Hornsjøen**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. En kan også anta at det er noe rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen krysser en viktig trekkvei for vilt. Traseen går også delvis over et myrområde med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. En del av traseen går over vannet Hornsjøen. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter i nord, befinner seg i et område regulert for fritidsbebyggelse (Hånsjøen), og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger litt vest for området fra før. Endringen av trasé vil følge en liten dal delvis over et myrområde ned mot og over Hornsjøen. Traseen går over et område med myrdrag og flekker av myr. Det som på kart er angitt som myr utgjør rundt 500-600 meter av traseen, men avhengig av få meter justeringer til høydedrag og rabber, kan det bli betydelig mindre som går på myr. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Traseen etableres delvis over isen på Hornsjøen. Den vil komme i tillegg til allerede eksisterende trasé i lia noe lenger vest. En kan vente at trafikken vil fordele seg til

disse to, og muligens flytte en vesentlig andel ned til denne kortere traseen som går i rett linje ned lia og over isen, der en også kan vente økt bruk av området til isfiske. Opprettelse av to parallelle traseer av rekreasjonsløypa medfører at større arealer tidvis forstyrres av motorferdsel, og er negativt for den samlede belastningen i området, sammenlignet med mer kanalisering. Den nye traseen leder ned mot en ny tilførselsløype, som kan skape betydelig gjennomfart over vannet og forbi tilknyttet hyttefelt ved Hånnsjøan, men samtidig redusere trafikken lenger vest. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen enn fra traseen i lia, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere. Mulig redusert belastning på traseen i lia, der mer hjortevilt og skogsfugl kan befinne seg, kan på sin side være noe positivt.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdsele kan påvirke myr noe mer enn før, og trafikken kanaliseres ikke så godt. Trafikken vurderes til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrenser og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A07N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt dårligere kanalisering, mer myr.)



## **Trasé A08N01 Hånnsjøan - Kvvenhuskjølen**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. En kan også anta at det er noe rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går over et lite myrområde med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Størstedelen av traseen går over vannet Hånnsjøan (nordligste). Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, befinner seg i områder regulert for fritidsbebyggelse (Hånnsjøen vest og Hånnsjøen), og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger litt vest for området fra før. Endringen av trasé vil gå over et myrområde ned mot og over Hånnsjøan (nordlig del). Myrområdet utgjør 80-100 meter av traseen. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Traseen etableres i hovedsak over isen på Hånnsjøan. Den vil komme i tillegg til allerede eksisterende trasé som går langs sommervei langs vestsiden av vannet. En kan vente noe økt trafikk over vannet til isfiske. Den nye traseen leder ned mot en ny tilførselsløype, som kan skape noe mer trafikk over vannet grunnet hyttefelt i nord. Støy ventes ikke å bære

nevneverdig mer fra isen enn fra der dagens trasé allerede ligger rett vest for vannet, men støy fra åpne områder som dette kan påvirke vilt og fugl.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen kan påvirke myr noe mer enn før. Trafikken vurderes til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A08N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. Flere parallelle traseer øker belastningen på området.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

Traseen vurdert isolert sett: -1

Traseen hvis det blir tre-fire parallelle: -3

(Hovedvekt på mer trafikk til tilknyttede hytter, mer myr og parallelle traseer.)

## **Trasé A09E01 Postrya - Småvatna NV**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert storfugl og orrfugl i området, og en kan anta det også er noe rovfugl i området. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Det er registrert egnede spillplasser for orrfugl i området. Disse er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

I området ligger også et viktig viltområde (nr. 55 i kommunens viltkart). Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr, men det er ikke myr i området. Denne traseen går delvis over vannet Småvatna (det nordvestligste). Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer regulert for eksisterende fritidsbebyggelse (Hånnsjøen og Hånnåen), og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger i området fra før. Endringen av trasé vil følge veien et lengre stykke enn før, og traseen vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området i dag. Traseen etableres delvis over isen på Småvatna NV. Traseen på sommerveien og i en mer direkte linje ned til vannet, erstatter eksisterende trasé i lia noe lenger nordøst. Støy kan

ventes å bære mer i flere retninger fra dette flate området før vannet enn fra traseen i lia, men det er snakk om få meter, og vil trolig ikke påvirke vilt og fugl med lyd i større grad enn tidligere. Det er usikkert om endret trasé vil påvirke hjortevilt og skogsfugl mer eller mindre enn før.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og ferdselen påvirker ikke området nevneverdig annerledes enn før. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Traseen legges nå i større grad enn tidligere langs vei. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé A09E01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

+1

(Hovedvekt mer på vei.)

**Trasé B08E01 - Ny til HUSU 01.10.2020**  
**Sørungen Ø (Slindan Østre) - Vargkjølen (Vestre Bergneset)**

**Vurdering etter naturmangfoldloven**

*Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er i kommunens egne kart registrert hekkeplass for en rovfugl med særlig stor forvaltningsinteresse i eller nær traseen. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende).

Traseen går gjennom registrerte leveområder for elg og storfugl. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. En kan også anta at det også er andre arter rovfugl i området. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går også over et myrområde med relativt kalkrik berggrunn (3/5, ca. 1500 meter, drøyt halve traseen), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Denne traseen krysser også over vannet Storsandtjenna.

Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

*Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

*Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, passerer et areal avsatt til fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel (Østre Nervik), men går i hovedsak gjennom et lite påvirket LNFR-område. Den nordvestligste delen av arealet er i dag noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For denne traseen er det mest aktuelt å vurdere samlet

belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, forstyrrelse av elg som finnes i området, og sårbare og eventuelt også sensitive hekkende fuglearter.

Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, men flyttingen av traseen nordøstover vil i større grad berøre myr og arter.

Traseen etableres over isen på Storsandtjenna. Støy kan generelt ventes å bære mer i flere retninger fra islagte vann, men i dette tilfellet vurderes denne effekten som ubetydelig sammenlignet med andre faktorer som følge av flyttingen av traseen.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa, og det kan ventes økt bruk siden denne traseen vil være en del av ny rute som forbinder øst- og vestsiden av Sørungen.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden traseen passerer hekkeplass for en trekkende rovfugl. Traseen går også over et betydelig større areal med relativt kalkrik myr. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Det skal ikke gjøres terrenginngrep i forbindelse med etablering av vinterparkeringen ved Sørungen, vest for Storsandtjenna (Slindan Østre). Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forurensning av drivstoff/olje kan lettere oppdages og forebygges ved å kun angi/merke parkeringsplasser på egnede arealer, spesielt med avstand fra vannforekomster (også grunnvann) og vegetasjon, men her er snøscooterparkeringen (P8E) angitt til å være i terrenget. Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringen av trasé B08E01 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt på forstyrrelse av hekkeplass for rovfugl og at traseen går over store arealer med relativt kalkrik myr. Det blir også forstyrrelse av område med storfugl og elg, og mesteparten av arealet er i stor grad er uforstyrret fra før.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

**Trasé B15E01 - Ny til HUSU 01.10.2020**

**Hyttfelt Østrungen Ø (Mosletten Østre V) – Østrungen felleseter**

## **Vurdering etter naturmangfoldloven**

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Traseen går gjennom registrert leveområde for elg. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. En kan også anta at det er ulike arter rovfugl i området. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går i hovedsak over myr (ca 1400 meter) der omtrent to tredeler av denne har relativt kalkrik berggrunn (3/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Øvrig myr (i hovedsak øst og nord langs traseen) har lavt kalkinnhold (1/5). Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er i hovedsak LNFR-område omgitt av regulerte hyttfelt og arealer avsatt til fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, forstyrrelse av elg som finnes i området.

Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, men denne flyttingen av traseen lenger vestover vil i noe større grad berøre naturverdier (mindre vei, mer relativt kalkrik myr). Det finnes ingen øvrige nye naturregistreringer i området som tilsier annen vurdering enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Etter



etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og selv om traseen går over et betydelig areal med relativt kalkrik myr sammenlignet med dagens trasé den skal erstatte. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé B15E01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på forstyrrelse elg, og påvirkning av myr.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

**Trasé B18 - Ny til HUSU 01.10.2020**  
**Sørungen Ø (Slindan Østre) – Sørungen V (Morsethskogen NØ)**

**Vurdering etter naturmangfoldloven**

*Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er i kommunens egne kart registrert spillplass for en hensynskrevende fugleart i eller nær traseen. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Spillplasser er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai.

Traseen går gjennom et registrert leveområde for elg. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenkes bort fra foretrukne beite- og trekkområder. En kan også anta at det er ulike arter rovfugl i området. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

I området ligger også et viktig viltområde (nr. 50 i kommunens viltkart). Traseen går også over og i kant med myrområder med relativt kalkrik berggrunn (3/5, opp mot 1800 meter), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Snaut halve traseen (2 km) går over vannet Sørungen. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

*Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

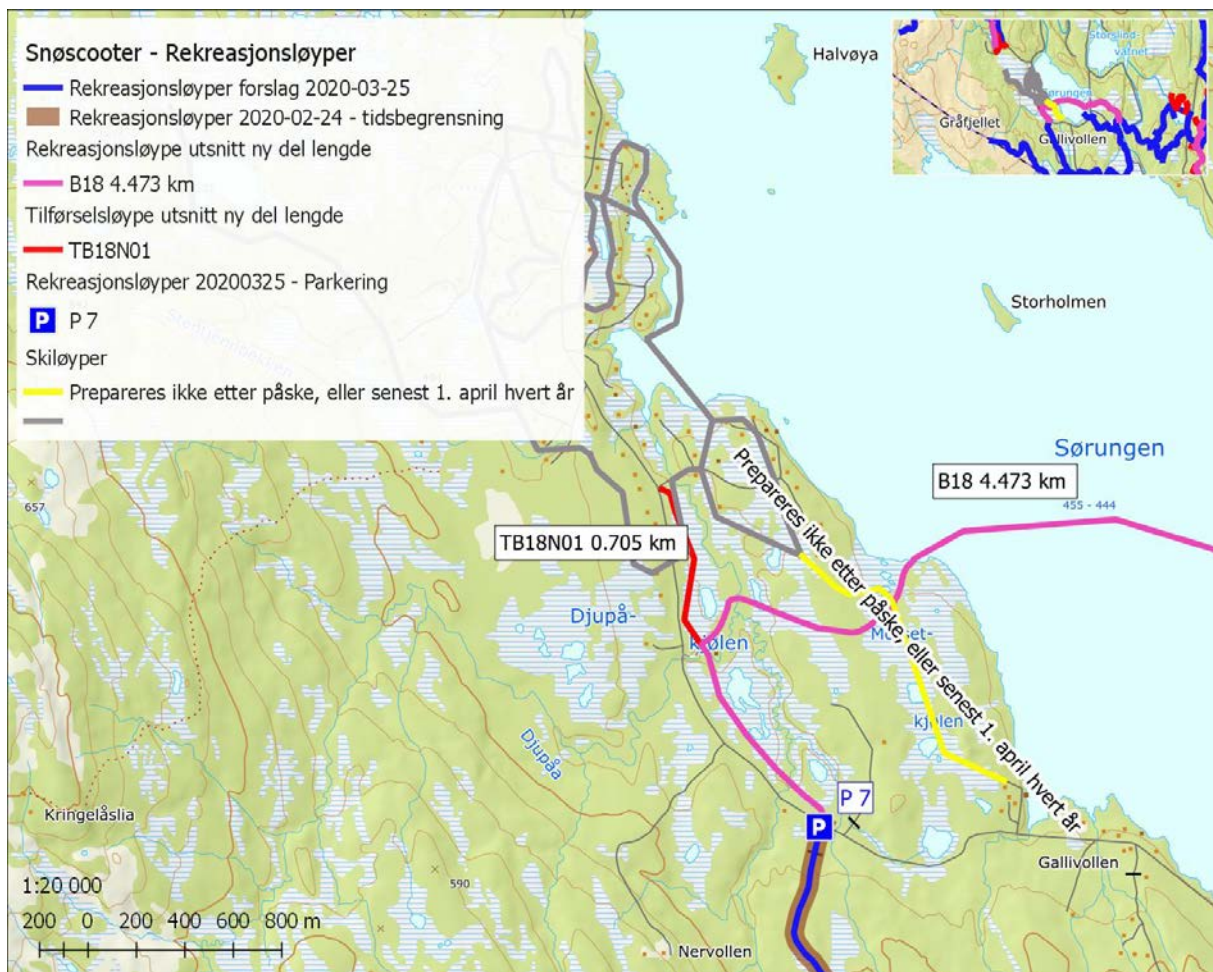
*Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, går over friluftsområdet Sørungen, passerer arealer avsatt til fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel (forbi Østre Nervik på østsiden av Sørungen, gjennom Morsethkjølen på vestsiden og forbi Djupåosen), men går i hovedsak gjennom et lite påvirket LNFR-område. Den nordvestligste delen av arealet er i dag noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For denne traseen er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar

vegetasjon, forstyrrelse av elg som finnes i området, og sårbare og eventuelt også sensitive hekkende fuglearter.

Viser til kommunens vedtak 17/19 (nasjonal forskrift § 6, sak 2017/817-292 og -319) om kjøring av skispor ved sørvestre del av Sørungen: «Sørligste del av løypa (rød i kartet) mot Skjeftesosen/Gallivollen skal ikke prepareres etter påske, eller senest 1. april, av hensyn til en sensitiv art som finnes ved Morsetkjølen.» Mer detaljert er det snakk om en hekke-/spillplass registrert i kommunens viltkartlegging som er sensitiv mot forstyrrelser, men nærmere detaljer og eksakt plassering er unntatt offentlighet.

Med samme begrunnelse som i nevnte vedtak, bør det ikke legges rekreasjonsløype i området, og en bør søke å legge traseen noe lenger nord, og ned langs foreslått tilførselsløype. Alternativt stenge traseen etter påske, eller senest 1. april hvert år.



Traseen etableres i stor grad over isen på Sørungen, og en kan vente økt bruk av området til isfiske. Støy kan ventes å bære lenger og i flere retninger fra is, myr og andre åpne arealer, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn andre trasévalg.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med ny parkering, kort vei til hyttefelt ved Sørungen og satsning på bedre løypetilbud. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden traseen passerer spillplass som tas i bruk før snøen går. Traseen går også over et betydelig areal med relativt kalkrik myr. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Det skal ikke gjøres terrenginngrep i forbindelse med etablering av vinterparkeringen ved Sørungen, vest for Storsandtjenna (Slindan Østre). Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forurensning av drivstoff/olje kan lettere oppdages og forebygges ved å kun angi/merke parkeringsplasser på egnede arealer, spesielt med avstand fra vannforekomster (også grunnvann) og vegetasjon, men her er snøscooterparkeringen (P8E) angitt til å være i terrenget. Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé B18 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt på forstyrrelse av spillplass og at traseen går over store arealer med relativt kalkrik myr. Det er også noe forstyrrelse av område med elg, og mer trafikk til tilknyttede hytter.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

**Trasé B19 - Ny til HUSU 01.10.2020**  
**Østrungen felleseter – Bringtjennin (Mosletten Østre SØ)**

**Vurdering etter naturmangfoldloven**

*Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er et område med elg nordøst for traseen, og traseen går gjennom områder med rype, men ellers er det ikke registrert spesielle forekomster av dyr i nærheten som kan ta skade av motorferdsel. Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går over myrområder med relativt kalkrik berggrunn (3/5, ca 1600 meter), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Noe av traseen går over to vann med felles navn Bringtjennin (drøyt 250 meter). Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

*Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

*Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, og nordlige del av traseen går langs og gjennom et område som er regulert til hyttefelt («Nord for Skytthullvollen» / «Nord for Altentjern»), men er allerede litt påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. Mesteparten av traseen går videre i uregulert utmark med formål LNFR. For denne traseen er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av elg og rype, og eventuelle sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Nordligste ca. 1,5 km av traseen går over sommervei.

Traseen etableres delvis over isen over to tjern, og en kan vente økt bruk av området til isfiske. Støy kan ventes å bære lenger og i flere retninger fra is, myr og andre åpne arealer, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn ved andre trasévalg.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen påvirker myr betydelig mer enn før. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé B19 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på vilt/fugl og myr/vann.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé E01

### Vinsmyra / Selbuskogen Skisenter – Blisjimyra / Merkesdalen

#### Vurdering etter naturmangfoldloven

##### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Traseen går i hovedsak innenfor grensen til Stjørdal kommune. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert elg og storfugl i området, og en kan anta at det er noe rovfugl i området. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenkes bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

I området ligger også et viktig viltområde (nr. 25 i kommunens viltkart). Traseen passerer en viktig trekkvei for vilt. Traseen går også over et myrområde, men det er ikke kalkrik berggrunn (1/5), slik at det ikke indikerer biologisk verdifulle myrområder. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

##### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

##### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, traseen passerer områder regulert til idrett/skisenter og eksisterende fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av elg og eventuelle sårbare og sensitive hekkende fuglearter, samt arealet som blir berørt av menneskelig aktivitet (skiidrett) og traseer. Skisenteret ligger i området fra før, og kan tidvis ha skiarrangement, men vanlige forstyrrelser på naturen fra løypemaskiner, skiløyper og skigåere vurderes som akseptabel. Den nye traseen vil påføre området flere forstyrrelser som kan påvirke vilt, fugl og vegetasjon negativt.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med den nye traseen og satsning på bedre løypetilbud. Det er gitt dispensasjoner til nyttekjøring langs andre traseer i området, og denne

nye traseen for rekreasjonsløype legges utenom disse. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og myrområdene den går over ikke er kalkrike. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering, selv om elg/hjortedyr i perioder vinterstid er noe utsatt. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på forstyrrelse av vilt og storfugl.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).



## Trasé E02 Blisjimyra/Merkesdalen – Tømmervollen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert leveområder for elg og storfugl i området, og en kan anta at det er noe rovfugl i området. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenkes bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Det er registrert egnede hekke- og spillplasser for orrfugl nær området (500-1000 meter). Disse er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

I området ligger også et viktig viltområde (nr. 25 i kommunens viltkart). Traseen passerer en viktig trekkvei for vilt. Traseen går også over flere myrområder med kalkrik berggrunn (4/5, ca. 1,5 km), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. I tillegg går traseen over ca. 300 meter med myr som ikke er kalkrik. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har ingen hytter, men et areal sør i området er avsatt til fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel og reguleringsplan er under arbeid (Tømmervollen). Området er ikke påvirket av motorferdsel eller andre faktorer, bortsett fra noen dispensasjoner til motorferdsel/nyttekjøring langs Bakkvollvegen (fra skisenteret) nord for området og til Langlisbjørga i nordøst. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, forstyrrelse av elg, og

forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra åpne myrområder, og påvirke vilt og fugl.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger ikke dispensasjoner til nyttekjøring av nyere langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden traseen passerer spillplass som tas i bruk før snøen går. Traseen går også over et areal med kalkrik myr, og leveområder for elg. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E02 kan medføre noe skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-3

(Hovedvekt på kalkrik myr, påvirkning av spillplass/utbredelsesområde for hønsefugl, forstyrrelse av elg, at arealet framstår som lite forstyrret i dag og at traseen vil ha liten funksjon for å redusere nyttekjøring.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé E03

### Tømmervollen – Såmmårvollen/Brandåsen

#### Vurdering etter naturmangfoldloven

##### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er i kommunens egne kart registrert hekkeplass for en hensynskrevende rovfugl i eller nær traseen. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekkeplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Det er også registrert leveområder for elg og storfugl i området, og en kan anta at det er noe annen rovfugl i området. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenkes bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

I området ligger også et viktig viltområde (nr. 25 i kommunens viltkart). Traseen går også over et myrområde med kalkrik berggrunn (4/5, ca. 160 meter), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

##### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

##### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, traseen passerer på sørsiden av Tømmervollen hyttefelt og et større areal avsatt fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og området er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av elg og eventuelle sårbare og sensitive hekkende fuglearter.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger få eller ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og selv om traseen går over et areal med kalkrik myr. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E03 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på kalkrik myr og forstyrrelse av hekkeplass for rovfugl, og leveområde for storfugl og noe elg.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé E04

### Såmmårvollen / Brandåsen – Krokstaden / Børsjøåsen

#### Vurdering etter naturmangfoldloven

##### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert elg og storfugl i området. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Det er registrert hekkeplass for en hensynskrevende rovfugl nær området (500 meter). Disse er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Rett øst og tildels i området ligger også et viktig viltområde (nr. 28 i kommunens viltkart). Traseen går også over myrområder med relativt kalkrik berggrunn (4/5, ca. 1100 meter), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

##### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

##### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, passerer gjennom et lite areal avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er lite påvirket av motorferdsel og andre påvirkninger. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, forstyrrelse av elg, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Traseen etableres delvis over større myrområder og langs bredden av tre vann (Litj- og Stor-Årvatnet og tildels Børsjøen). Støy kan ventes å bære mer i flere retninger

fra åpne myrområder, og påvirke vilt og fugl. Den nye traseen vil påføre området flere forstyrrelser som kan påvirke vilt, fugl og vegetasjon negativt.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger få eller ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden traseen passerer hekkeplass for rovfugl som starter hekking før scootersesongen avsluttes og leveområder for storfugl. Traseen går også over et betydelig areal med kalkrik myr. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E04 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt på kalkrik myr, nærliggende hekkeplass for hensynskrevende rovfugl, samt områder for storfugl og noe elg.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).



## Trasé E05 Stor-Ånvatnet

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert elg og storfugl i området, og en kan anta at det er noe rovfugl i området. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Denne traseen går i sin helhet over vannet Stor-Ånvatnet. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, Stor-Ånvatnet har et areal på nord- og sørsiden som er avsatt til fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, men er i dag lite påvirket av motorferdsel og andre påvirkninger. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av elg og eventuelle sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger få eller ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all



hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsløse etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivarettatt. Traseen legges på is over vann, noe som kan øke risiko for petroleumsforurensning til vannforekomsten som vil være vanskelig eller umulig å sanere. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrenser og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E05 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på forstyrrelse av storfugl og elg.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## **Trasé E06 Børsjøen**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert elg og storfugl i området, og en kan anta at det er noe rovfugl i området. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenkes bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Denne traseen går i sin helhet over vannet Børsjøen. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har ganske få hytter, Børsjøen har et større areal på vestsiden som er avsatt til fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er i dag lite påvirket av motorferdsel og andre påvirkninger. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av elg og eventuelle sårbare og sensitive hekkende fuglearter.

Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger få eller ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all

hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsløse etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivarettatt. Traseen legges på is over vann, noe som kan øke risiko for petroleumsforurensning til vannforekomsten som vil være vanskelig eller umulig å sanere. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E06 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på forstyrrelse av storfugl og elg.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé E07 Krokstaden / Børsjøåsen – Vekta

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er registrert elg og storfugl i området. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Det er registrert hekkeplass for en rovfugl akkurat der traseen er lagt (0-100 meter unna). Traseen passerer også over to spillplasser for orrfugl. Disse er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

I området ligger også et viktig viltområde (nr. 30 i kommunens viltkart). Traseen passerer nær en viktig trekkvei for vilt. Traseen går også over myrområder med kalkrik berggrunn (4/5, ca. 620 meter) og relativt kalkrik berggrunn (3/5, ca. 1900 meter), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få eller ingen hytter, men noen setre, og området har ingen arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, bortsett fra ved parkeringen ved Vekta. Arealet er lite eller ikke påvirket av motorferdsel og andre faktorer, bortsett fra ved. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning for rovfugl, rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, forstyrrelse av elg, og generelt forstyrrelse sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det finnes begrenset med egnede hekkeplasser for

rovfugl, og som skrevet innledningsvis kan slike benyttes mer eller mindre sammenhengende i potensielt tusenvis av år om de er uforstyrret, noe avhengig av art som okkuperer den. Tap av en egnet hekkeplass, kan medføre reduksjon i bestanden av allerede sensitive arter med fåtallige individer i naturlige bestander. Tilsvarende gjelder spillplasser for hønsefugl, som isolert sett er sårbare, men utgjør også kjernen i området de normalt opptrer i. Forstyrrelse kan redusere antallet egnede leveområder og spillplasser. Traseen etableres delvis over større myrområder. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra åpne myrområder, og påvirke vilt og fugl. Den nye traseen vil påføre området flere forstyrrelser som kan påvirke vilt, fugl og vegetasjon negativt.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden for rovfugl skjer fra februar og spillplasser tas i bruk før snøen går, samt at myrområdene den går over er kalkrike. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsele etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E07 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. Traseen bør legges utenom hekke- og spillplasser.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

Traseen slik den er foreslått: -3

Traseen hvis den føres utenom hekke- og spillplasser: -2

(Hovedvekt på passering av hekkeplass for rovfugl, to spillplasser for orrfugl, større arealer med kalkrik myr og påvirkning på elgforekomst, samt at arealet i stor grad er uforstyrret fra før.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

**Trasé E08 – Ny til HUSU 01.10.2020**  
**Langsetmyran (Langli Øvre) – Litjsjøen (Langli Nedre Ø)**

**Vurdering etter naturmangfoldloven**

*Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er i kommunens egne kart registrert hekkeplass for en hensynskrevende rovfugl med særlig stor forvaltningsinteresse i eller nær traseen. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekkeplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Traseen går gjennom registrerte leveområder for storfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. En kan også anta at det er andre arter rovfugl i området. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går over et myrområde, men det har lavt kalkinnhold, og antas å være mindre biologisk viktig. Like vest ligger myr med relativt kalkrik grunn (4/5). Denne traseen går i sin helhet i utmark, utenom sommervei. Det er dermed ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn langs traseen.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

*Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

*Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, traseen går gjennom sørligste del av regulert område med noe fritidsbebyggelse (Litj-Olemstjern) og formål LNFR i kommuneplanens arealdel, og er lite påvirket av motorferdsel og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av storfugl som finnes i området, og hensynskrevende hekkende fuglearter.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uoprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden for rovfugl skjer før scootersesongen avsluttes. At traseen går gjennom et leveområde for storfugl kan også medføre uheldig forstyrrelse. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E08 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt på forstyrrelse av nærliggende hekkeplass for rovfugl, leveområde for storfugl og elg, at arealet framstår som lite forstyrret i dag, og at traseen vil ha liten funksjon for å redusere nyttekjøring.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).



## **Vurdering etter naturmangfoldloven**

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er registrert flere forekomster av hensynskrevende / spesielt hensynskrevende og sensitive arter med stor forvaltningsinteresse i området. Den ene av disse er også registrert i kommunens egne kart. Traseen går også langs/gjennom registrerte leveområder for storfugl.

Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. En kan også anta at det er andre arter rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Spillplasser er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Med unntak av hundre meter i nord, går traseen i sin helhet over sommervei.

Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, har formål LNFR i kommuneplanens arealdel, og er lite påvirket av motorferdsel og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av storfugl som finnes i området, og hensynskrevende, sårbare og sensitive hekkende fuglearter.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden traseen passerer hekkeplasser for rovfugl som starter hekking før sesongslutt Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E09 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt på forstyrrelse av hekkeplasser for hensynskrevende rovfugler, leveområde for storfugl, at arealet framstår som lite forstyrret i dag og at traseen vil ha liten funksjon for å redusere nyttekjøring.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

Trasé E10 - Ny til HUSU 01.10.2020

Storsjøen / Langlisdalen – Innbygda / Øvre Innbygdsvegen (Nygarden)

## Vurdering etter naturmangfoldloven

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er registrert flere forekomster av hensynskrevende / spesielt hensynskrevende og sensitive arter med stor forvaltningsinteresse i området. Den ene av disse er også registrert i kommunens egne kart. Traseen går også langs/gjennom registrerte leveområder for storfugl.

Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. En kan også anta at det er andre arter rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Spillplasser er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Denne traseen går i sin helhet over sommervei. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, men en del bolighus, har formål LNFR i kommuneplanens arealdel, og er lite påvirket av motorferdsel og andre faktorer, med unntak av landbruk/boliger i sør. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt hensynskrevende, sårbare og eller sensitive hekkende fuglearter.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden traseen passerer hekkeplasser for rovfugl, som starter hekking før sesongslutt. At traseen går gjennom et leveområde for storfugl kan også medføre uheldig forstyrrelse. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forurensning av drivstoff/olje kan lettere oppdages og forebygges ved å kun angi/merke parkeringsplasser på egnede arealer, spesielt med avstand fra vannforekomster (også grunnvann) og vegetasjon. Her er bil- og snøscooterparkerings angitt til å være på gårdstun. Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E10 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt på forstyrrelse av hekkeplasser for hensynskrevende rovfugler, leveområde for storfugl, at nordlige deler av arealet framstår som relativt lite forstyrret i dag.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

**Trasé E11 – Ny til HUSU 01.10.2020**  
**Litjsjøen**

**Vurdering etter naturmangfoldloven**

*Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Det er i kommunens egne kart registrert hekkeplass for en hensynskrevende rovfugl med særlig stor forvaltningsinteresse i eller nær traseen. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekkeplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Traseen går gjennom registrerte leveområder for storfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. En kan også anta at det er andre arter rovfugl i området. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Denne traseen går i sin helhet over vannet Litjsjøen.

Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

*Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

*Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, har formål LNFR i kommuneplanens arealdel, og er lite påvirket av motorferdsel og andre faktorer. Men er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av storfugl som finnes i området, og hensynskrevende hekkende fuglearter.

Traseen etableres over isen på Litjsjøen, og en kan vente økt bruk av området til isfiske. Støy kan ventes å bære lenger og i flere retninger fra is, myr og andre åpne arealer, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn andre trasévalg.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Dette kan

gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden for rovfugl skjer før scootersesongen avsluttes. At traseen går ved et leveområde for storfugl kan også medføre uheldig forstyrrelse. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E11 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt på forstyrrelse av nærliggende hekkeplass for rovfugl, leveområde for storfugl og elg, at arealet framstår som lite forstyrret i dag, og at traseen vil ha liten funksjon for å redusere nyttekjøring.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## **Vurdering etter naturmangfoldloven**

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er registrert flere forekomster av hensynskrevende / spesielt hensynskrevende og sensitive arter med stor forvaltningsinteresse i området. Den ene av disse er også registrert i kommunens egne kart. Traseen går også langs/gjennom registrerte leveområder for storfugl.

Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. En kan også anta at det er andre arter rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Spillplasser er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Denne traseen går i sin helhet over vannet Storsjøen i Langlisdalen. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, men en del bolighus, har formål LNFR i kommuneplanens arealdel, og er lite påvirket av motorferdsel og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt hensynskrevende, sårbare og eller sensitive hekkende fuglearter.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Dette kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden for rovfugl skjer før scootersesongen avsluttes. At traseen går ved et leveområde for storfugl kan også medføre uheldig forstyrrelse. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E12 kan medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

(Hovedvekt på forstyrrelse av hekkeplasser for rovfugl, leveområde for storfugl, og at arealet framstår som lite forstyrret i dag.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).



## **Vurdering etter naturmangfoldloven**

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, med unntak av en del registreringer i Stråsjøen-Prestøyan i øst, men det er registrert en rekke forekomster av arter med stor forvaltningsinteresse i området (nær truet, truet og ansvarsarter), samt spesielt hensynskrevende arter.

Det er også i kommunens egne kart registrert en spillplass nær traseen, og en ganske nær. Traseen går nær registrert leveområde for elg og rype, og går i sin helhet gjennom registrert leveområde for storfugl. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. En kan også anta at det er andre arter rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Spillplasser er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Like sør for området ligger også et viktig viltområde (nr. 30 i kommunens viltkart), uten at dette tillegges betydelig vekt grunnet allerede eksisterende vinterbrøytet vei langs nordlig grense. Traseen går drøyt 800 meter fra Stråsjøen-Prestøyan naturreservat, som er mer enn minsteavstanden for støy på 450 meter med vanlig fartsgrense, men mindre enn foretrukket buffer på 1000 meter fra potensielle hekkeplasser. Traseen går også over et myrområde med relativt kalkrik berggrunn (3/5, ca. 1900 meter, ca. 55 % av traseen), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Denne traseen går også over to mindre tjern uten navn (totalt ca. 80 meter over is). Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, går gjennom et hyttefelt (Tuva) og med formål fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel og lenger nord LNFR, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, forstyrrelse av storfugl som finnes i området, og eventuelt elg og rype, samt hensynskrevende og sårbare hekkende fuglearter. I tillegg mengden areal som blir berørt av traseer. Støy kan ventes å bære lenger og i flere retninger fra is, myr og andre åpne arealer, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn andre trasévalg.

Traseen vil gå nær/parallelt med flere andre foreslåtte traseer/tilførselsløyper. (Se kart nedenfor.) Opprettelse av flere tildels parallelle traseer av rekreasjonsløypa medfører at større arealer tidvis forstyrres av motorferdsel, og er negativt for den samlede belastningen i området, sammenlignet med mer kanalisering.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det er imidlertid gitt noen dispensasjoner til nyttekjøring i området. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden for rovfugl skjer før scootersesongen avsluttes. At traseen går gjennom et leveområde for storfugl kan også medføre uheldig forstyrrelse. Det er også uheldig at traseen passerer spillplass som tas i bruk før snøen går, samt at myrområdene den går over er relativt kalkrike. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor). Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

### Konklusjon etter naturmangfoldloven

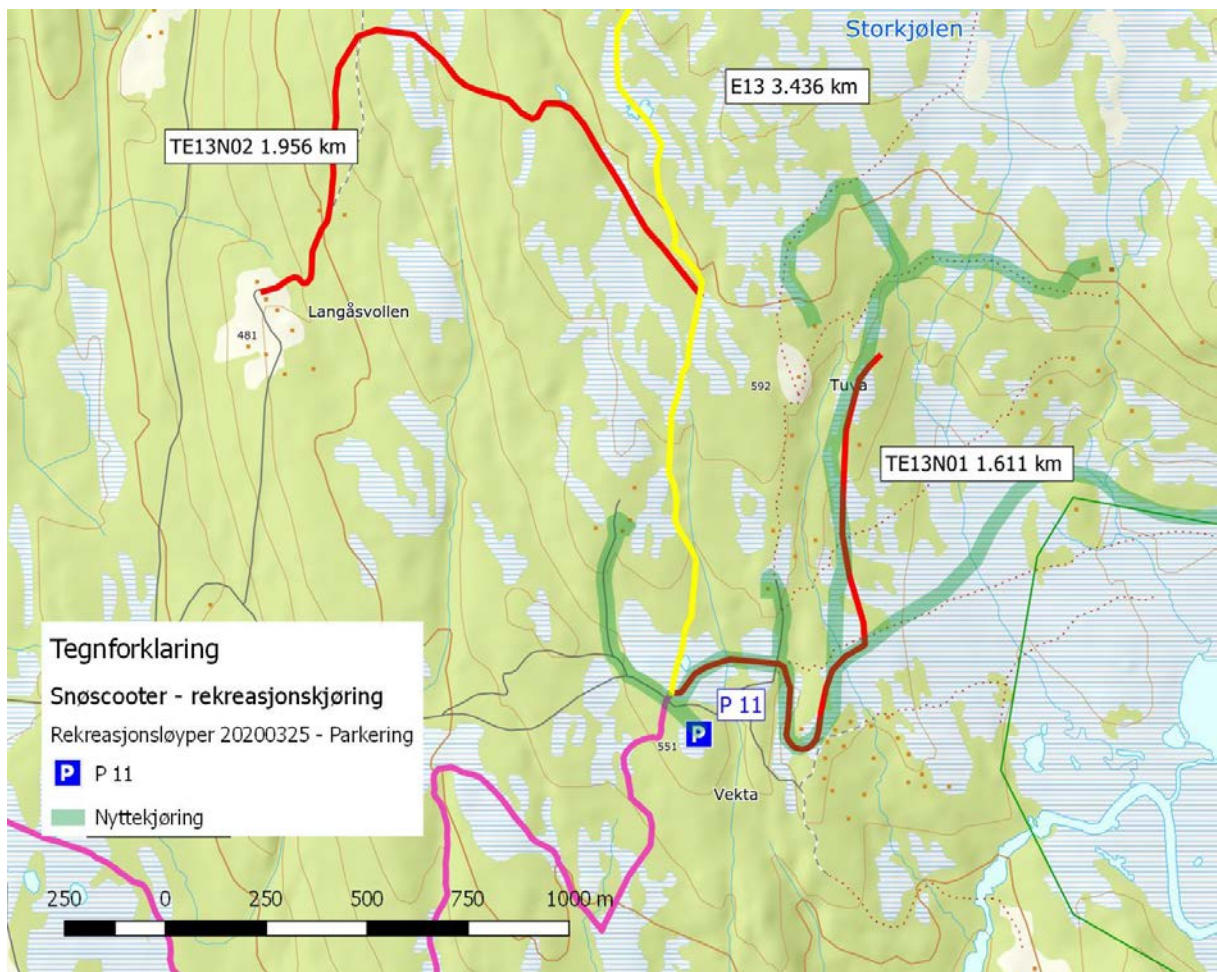
Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E13 kan medføre noe skade eller ulempe for naturmiljøet.

### Samlet skadevurdering naturmangfold:

-2

(Hovedvekt på forstyrrelse av spillplass, leveområde for storfugl, og noe nærhet til elg og rype, påvirkning av betydelig areal kalkrik myr, og at nordlige deler av arealet framstår som lite forstyrret i dag.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).



(Merk: Kartet viser kun sørlige del av omtalte trasé E13, og kun nyttekjøringsdispensasjoner gitt siden høsten 2018.)

**Trasé E14 – Ny til HUSU 01.10.2020**  
**Stentjenna (Hove) – Gråvatnet (Hårstad Nedre)**

**Vurdering etter naturmangfoldloven**

*Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Traseen går gjennom registrert leveområde for storfugl, og nær områder for elg og rype. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. En kan også anta at det er arter rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Store forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går også over myrområder med kalkrik berggrunn (4/5, ca. 1500 meter, 36,5 prosent av traseen), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. (Traseen går også over ca. 500 meter myr som ikke har høyt kalkinnhold.) Denne traseen går også over noen tjern/vann (ca. 150 meter totalt). Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

*Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

*Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, to regulerte områder til hyttefelt (går gjennom Gråvassåsen og passerer Eidemsvollen) og har ellers formål LNFR i kommuneplanens arealdel. Området er lite påvirket av motorferdsel og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, forstyrrelse av storfugl som finnes i området, og eventuelt elg og rype. Støy kan ventes å bære lenger og i flere retninger fra is, myr og andre åpne arealer, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn andre trasévalg.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Det foreligger ingen nyere dispensasjoner til nyttekjøring langs denne traseen, noe som tyder på lite behov for den slags transport her i dag. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, kan gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, siden traseen går gjennom et leveområde for storfugl som kan medføre uheldig forstyrrelse, og spesielt at traseen går over et betydelig areal med kalkrik myr. Trafikken vurderes derfor til å kunne føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor). Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrenser og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé E14 kan medføre noe skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-2

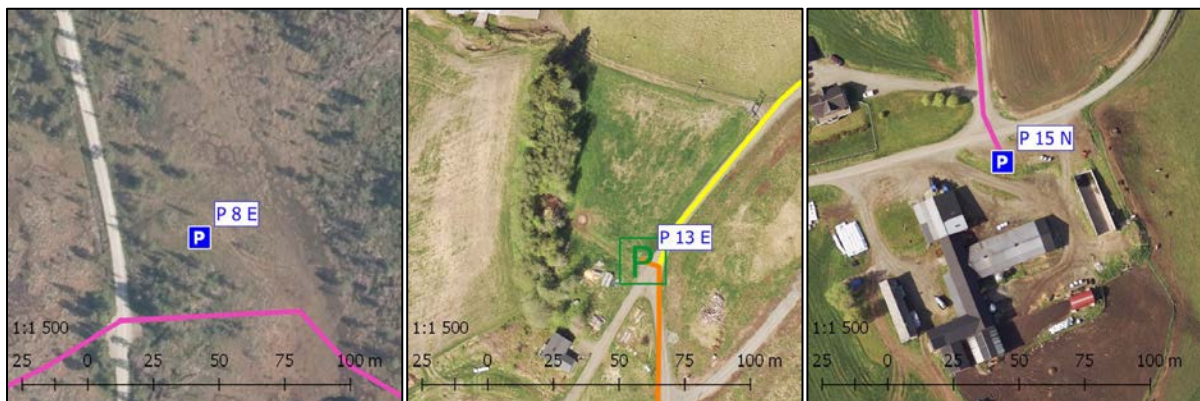
(Hovedvekt på forstyrrelse av leveområde for storfugl, nærhet til områder med elg og rype, og spesielt påvirkning av kalkrik myr, samt at arealet framstår som lite forstyrret i dag og at traseen vil ha liten funksjon for å redusere nyttekjøring.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

**Parkeringsplasser – Ny til HUSU 01.10.2020**  
**P08E (Sørungen Ø), P13E (Mosletta) og P15N (Innbygda)**

Viser til kart med tilhørende traseer for eksakt plassering, hhv. B08E01 / B18, B17K og E10. Vurderes samlet. E er endring/flytting. N er ny parkering.

Parkeringsplassene regnes som start-/endepunktene for traseer, og det gjøres kun en enkel vurdering etter naturmangfoldloven for disse, da dette er gjennomgått i mer detalj for hver trasé. Det vurderes derfor kun forhold som kan ha påvirkning på grunnen eller annen lokal forurensning, ikke støy og forstyrrelser på dyreliv. Kun det relevante for hver parkeringsplass er derfor behandlet.



**Vurdering etter naturmangfoldloven og vannressursloven/vannforskriften**

*Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Viser til utredningen for tilhørende trasé. For parkeringsplassene er i tillegg Vann-Nett benyttet for informasjon om vannforekomster nær parkeringene.

**P08E:**

Parkering for bil er på vanlig parkeringsplass langs vei (vises ikke i gammelt flytoto fra 2017), mens snøscootere plasseres i terrenget. Formålet i kommuneplanens arealdel er LNFR. Her er det relativt kalkrik myr (nivå 3/5), noe som indikerer at myra kan ha arter med spesielt viktig biologisk verdi, men det er ikke kartlagt. Nærmeste vannforekomst er *123-343-R Tilførselsbekker til Sørungen*, som har *god* kjemisk og *ukjent* økologisk tilstand, med *risiko* for at miljømål ikke nås («Forventet forringelse av miljøtilstand grunnet økte påvirkninger eller økt effekt av disse»).

**P13 E:**

Parkering for bil og snøscooter er på et jorde, men det har arealformål som fremtidig boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Nærmeste vannforekomst er grunnvann *123-319-G Selbu*, som har *god* kvantitativ tilstand, *ukjent* kjemisk tilstand og *ukjent* risiko for måloppnåelse for begge.

**P15N:**

Parkering for bil og snøscooter er på gårdstun. Formålet i kommuneplanens arealdel er LNFR. Ingen vannforekomster i nærheten.

Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn ved parkeringsplassene.



I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Det ventes normalt ikke miljøforurensning av betydning fra drivstoff eller olje, selv om det medfører en noe høyere risiko ved parkeringsplasser for bil og snøscooter. Det kan bli søl av drivstoff og olje ved vedlikehold, eller det kan være lekkasjer eller uhell. Annen forurensning og forsøpling kan også forekomme.

På myr eller andre sårbare områder kan pakking av snø føre til isbrann, som skader terrenget og artene under snøen grunnet gjennomtrenging av kulde, og fordi isen kan bli liggende lenger utover våren enn snø. P08E som ligger på myr påvirker et relativt lite areal, slik at parkeringsplassen isolert sett trolig vil ha liten innvirkning på naturmangfoldet, sammenlignet med løypenettet forøvrig.

#### *Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Parkering på myr (P08E) over mange vintre på rad, kan potensielt medføre isbrann som skader myra. Dette kan avhenge av slikt som type snø, høyde over havet, klima og bruksfrekvens. Metode ved eventuelt behov for restaurering kan være stenge parkeringen, og å la myra hvile noen år, til den er er friskmeldt. Ved alvorligere skader, kjøreskader o.l. må det vurderes andre tiltak. Over tid kan også miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

#### *Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Selve etableringen og driften av parkeringene skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b). Myra ved P08E kan derfor ikke dreneres, gruslegges eller på annen måte tilrettelegges for parkering, ei heller for å forebygge eventuelle skader. Bruk av parkeringen må opphøre midlertidig eller permanent, dersom en ser begynnende skader.

Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10).

Forurensning av drivstoff/olje kan lettere oppdages og forebygges ved å kun angi/merke parkeringsplasser på egnede arealer, som på del av en allerede etablert parkeringsplass for biler, og spesielt med avstand fra vannforekomster (også grunnvann) og vegetasjon. Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at parkeringsplassene P08E, P13E og P15N ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. Ved tilløp til skader på myra ved P08E, må bruken opphøre midlertidig eller permanent.

(Det angis ikke verdi til konsekvensmatrise for parkeringsplassene.)



## Trasé TA01N01 Svartåsen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. En kan anta at det er noe hønsefugl og rovfugl i området. Rype og annen hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Denne traseen går i all hovedsak over sommervei, med unntak av sørligste 150 meter som følger opparbeidet sti. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, har flere arealer med fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Eksisterende rekreasjonsløypa ligger nord i området fra før. Traseen vil følge veien så langt det lar seg gjøre, vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

#### *Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende

sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

#### *Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Trasé TA01N01 etableres i all hovedsak langs vei. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og kløpper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrenser og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TA01N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

0

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig). Vurderingen gjelder kun denne traseen isolert sett.

## Trasé TA01N02 Tortsjøen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. En kan også anta at det er noe rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende).

Det er registrert egnede spillplasser for storfugl nær området. Disse er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går over et myrområde med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er regulert for inntil 15 fritidsboliger, og er allerede noe påvirket av motorferdsel (nederste/sørvestligste del av traseen) med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger sørvest i området fra før. Traseen vil følge veien så langt det lar seg gjøre, og denne delen vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området. Traseen over myr blir samlet ca. 180 meter. Støy kan ventes å bære mer i flere

retninger fra høyden/myrområdene enn fra traseen nede i den smale dalen, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen påvirker mer myr. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

#### *Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

#### *Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivarettatt. 380 meter (ca 1/3) av traseen legges over sommervei. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TA01N02 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på myr og mer støy i høyden.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TA04N01 og TA04N02 Smålian og Rensjøen S

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. En kan også anta at det er rype og noe rovfugl i området. Rype og annen hønsfugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende).

Det er registrert egnede hekke- og spillplasser for storfugl i området. Disse er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. TA04N01 krysser i øst deler av en viktig trekkvei for vilt. Begge traseene går i sin helhet over sommervei til hyttefelt ved Rensjøen. 200 meter av veien mellom disse to traseene er del av eksisterende rekreasjonsløypenett (se kart). Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er regulert til fritidsbebyggelse, slik at det ventes flere nye fritidsboliger, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger i området fra før. Disse to tilførselsløypene vil følge veien så langt det lar seg gjøre, og forlengelsene østover og vestover vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området i dag. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Traseene legges over sommervei. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

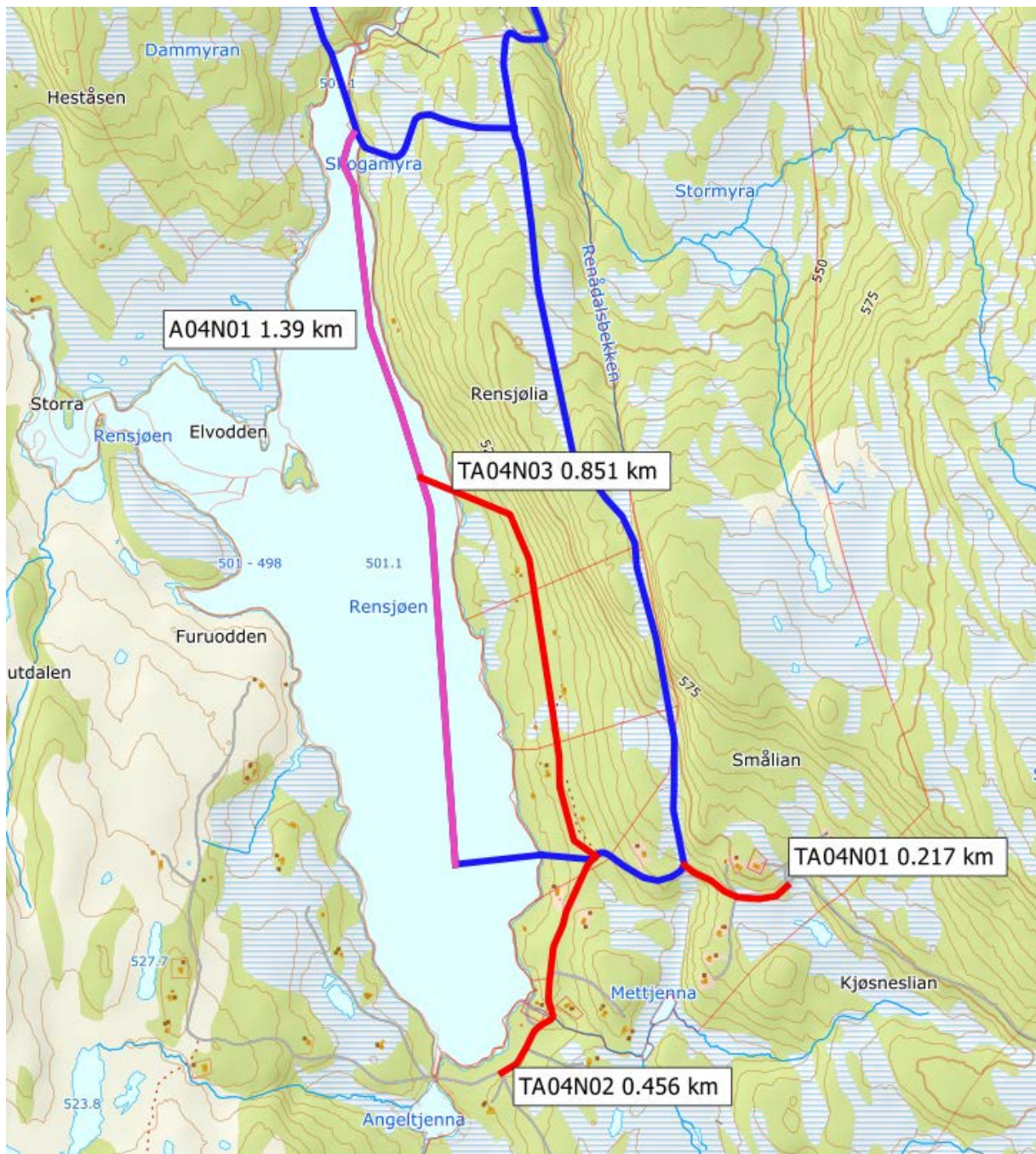
*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av traseene TA04N01 og TA04N02 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

0

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig). Vurderingen gjelder kun disse to traseene isolert sett.



Blå: Eksisterende rekreasjonsløype  
 Rød: Nye tilførselsløyper, der TA04N01 og TA04N02 går over samme sommervei til hyttefelt ved Rensjøen. 200 meter av veien mellom disse to traseene er del av eksisterende rekreasjonsløypenett.



## Trasé TA04N03 Rensjøen Ø

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er ikke i nasjonale databaser registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Traseen går langs en viktig trekkvei for vilt i øst. Denne traseen går mellom ny foreslått trasé A04N01 over vannet Rensjøen i vest, og eksisterende trasé noe høyere opp i lia i øst. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, Rensjøen er omgitt av flere arealer avsatt til fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av de dyr som finnes i området, og arealet som blir berørt av traseer. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger i området fra før. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Traseen etableres over isen på Rensjøen, parallellt med allerede eksisterende trasé i lia øst for vannet. En kan vente at trafikken vil fordele seg til disse, og muligens flytte en vesentlig andel ned til den flate traseen over isen, der en også kan vente økt bruk av området til isfiske. Det behandles imidlertid samtidig en ny rekreasjonsløype over Rensjøen vest i området, og denne vil også gå parallellt med eksisterende og ny løype. De tre traseene vil befinne seg innenfor 430 meter i bredden, og gå parallellt nord/sør i 730 meter. Se vedlagte kart. Opprettelse av tre parallelle traseer av rekreasjonsløypa medfører at større arealer tidvis forstyrres av motorferdsel, og er negativt for den samlede belastningen i området, sammenlignet med mer kanalisering. Det anbefales å velge kun én av disse tre traseene, slik at de samlede konsekvensene reduseres. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen enn fra traseen i lia, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn



tidligere. Mulig redusert belastning på traseen i lia, der mer hjortevilt og skogsfugl kan befinne seg, kan på sin side være noe positivt.

Den samlede økningen av motorferdsel i området vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og men ferdselen vil med parallelle traseer påvirke en større del av området enn før. Trafikken vurderes til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier, men bør kanaliseres bedre for å redusere påvirket areal.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Trasé A04N01 legges nå i større grad enn tidligere på is over vann, noe som kan øke risiko for petroleumsforurensning til vannforekomsten som vil være vanskelig eller umulig å sanere. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

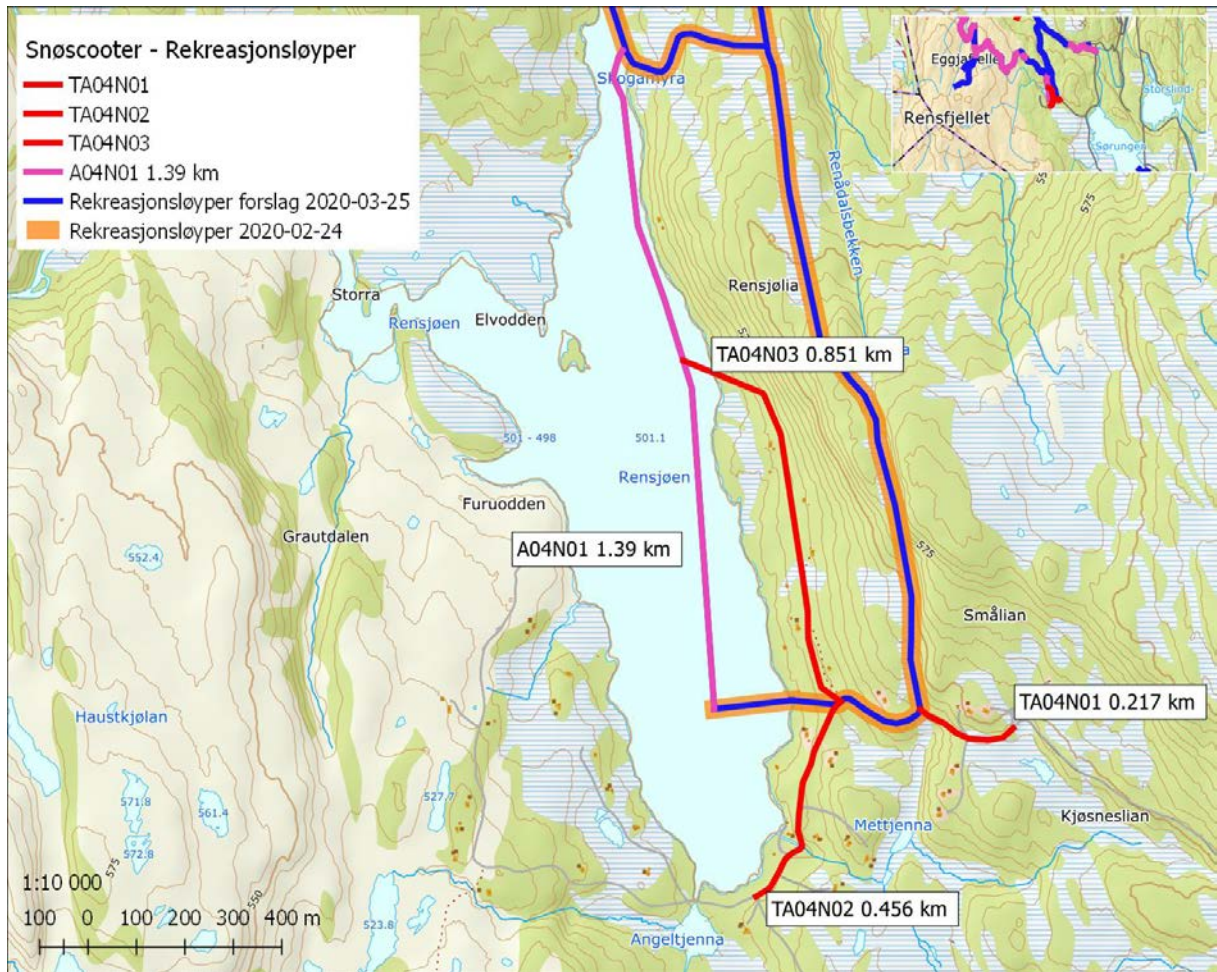
Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at tilførselsløype TA04N03 isolert sett ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. Flere parallelle traseer øker belastningen på området.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold (skala fra -3 til +3):*

Traseen vurdert isolert sett: -1

Traseen hvis det blir tre parallelle: -3

(Hovedvekt på dårligere kanalisering.)



Tre parallelle hvis alle tre blir etablert:

Blå: Eksisterende rekreasjonsløype

Rosa: Ny parallell trasé

Rød: Nye tilførselsløyper, der TA04N03 går parallellt med de to ovenfor nevnte.

## Trasé TA08N01 Hånnsjøan – Renaen Nordre

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. En kan også anta at det er noe rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går langs en viktig trekkvei for vilt. Traseen går over et lite myrområde med kalkrik berggrunn (4/5, drøyt 450 meter), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Noe av traseen går over vannet Hånnsjøan (midtpartiet). Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, befinner seg i områder regulert for fritidsbebyggelse (Hånnsjøen), og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger i hovedsak litt øst for området fra før (i sør krysser traseene). Endringen av trasé vil gå over et myrområde ned mot Hånnsjøan (midtre del), og utgjør mye av traseen. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. En liten del av traseen krysser over isen på Hånnsjøan. Den vil komme i tillegg til allerede eksisterende trasé som går parallelt, langs sommervei langs vestsiden av vannet, og det behandles også to andre tilførselsløyper over og på østsiden av Hånnsjøan. Det blir derfor fire parallelle traseer innenfor 300-400 meters bredde. Den nye tilførselsløypa leder til et hyttefelt,

som kan skape noe mer trafikk. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen og deler av myrområdet, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere, i tillegg til dagens trasé.

Den samlede økningen av motorferdsel i området vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen vil med parallelle traseer påvirke en større del av området enn før. Trafikken for traseen vurderes isolert sett til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier, men bør kanaliseres bedre for å redusere påvirket areal.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Trasé TA08N01 legges i hovedsak på myr og utenom vei. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TA08N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. Flere parallelle traseer øker belastningen på området.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

Traeen vurdert isolert sett: -1

Traseen hvis det blir tre-fire parallelle: -3

(Hovedvekt på mer trafikk til tilknyttede hytter, mer myr og parallelle traseer.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TA08N02 Hornsjøen – Kvennhuskjølen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. En kan også anta at det er noe rovfugl i området. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Traseen går over et myrområde med kalkrik berggrunn (4/5, ca. 350 meter), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Noe av traseen går over vannet Hånnsjøen (350 meter, nordøst). Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, befinner seg i områder regulert for fritidsbebyggelse (Hånnsjøen), og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området.

Rekreasjonsløypa ligger i hovedsak litt vest for området fra før. Endringen av trasé vil gå over to myrområder. Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. En del av traseen går langs østsiden av Hånnsjøen (nordlige). Den vil komme i tillegg til allerede eksisterende trasé som går parallelt, langs sommervei langs vestsiden av vannet, og det behandles også to andre tilførselsløyper over og på vestsiden av Hånnsjøen. Det blir derfor fire parallelle traseer innenfor 300-400 meters bredde. Den nye tilførselsløypa leder til et hyttefelt, som kan skape noe mer trafikk. Støy kan ventes å bære mer i flere

retninger fra isen og deler av myrområdet, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere, i tillegg til dagens trasé.

Den samlede økningen av motorferdsel i området vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen vil med parallelle traseer påvirke en større del av området enn før. Trafikken for traseen vurderes isolert sett til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier, men bør kanaliseres bedre for å redusere påvirket areal.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Trasé TA08N02 legges i på vann/is, myr og utenom vei, og noe på annet terreng. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TA08N02 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. Flere parallelle traseer øker belastningen på området.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

Traeen vurdert isolert sett: -1

Traseen hvis det blir tre-fire parallelle: -2

(Hovedvekt på mer trafikk til tilknyttede hytter, litt myr og parallelle traseer.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TB10N01 Østrungen - Uthus Søndre

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Utover at området skal ha mye elg, er det ikke registrert spesielle forekomster av dyr i nærheten som kan ta skade av motorferdsel. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Denne traseen går i hovedsak over vannet Østrungen, og videre noen meter over sommervei. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er i et i hovedsak uregulert område, men er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av de dyr som finnes i området, og arealet som blir berørt av traseer. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Tilførselsløypa vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området. Traseen etableres i all hovedsak over isen på Østrungen, og vil gå vinkelrett på allerede eksisterende trasé over vannet. Det behandles samtidig to andre tilførselsløyper i området, og de vil gå omtrent parallelt med denne, men dette gir her den korteste transportavstanden sammenlignet med å gå over sommervei rundt vannet (som ville blitt ca. 2,9 km for å nå de samme fritidsboligene, og ca. 300 meter lenger). De tre traseene vil befinne seg innenfor 1000 meter i bredden, og gå noenlunde parallelt nordover i 500-600 meter. Se vedlagte kart. Mengden traseer ved Østrungen kan skape betydelig gjennomfart

over vannet. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen enn fra traseer i mer lukket terreng, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Dette vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og ferdsele påvirker myr omtrent som før. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Traseen legges over vann, noe som kan øke risiko for petroleumsforurensning til vannforekomsten som vil være vanskelig eller umulig å sanere. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og kløpper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TB10N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

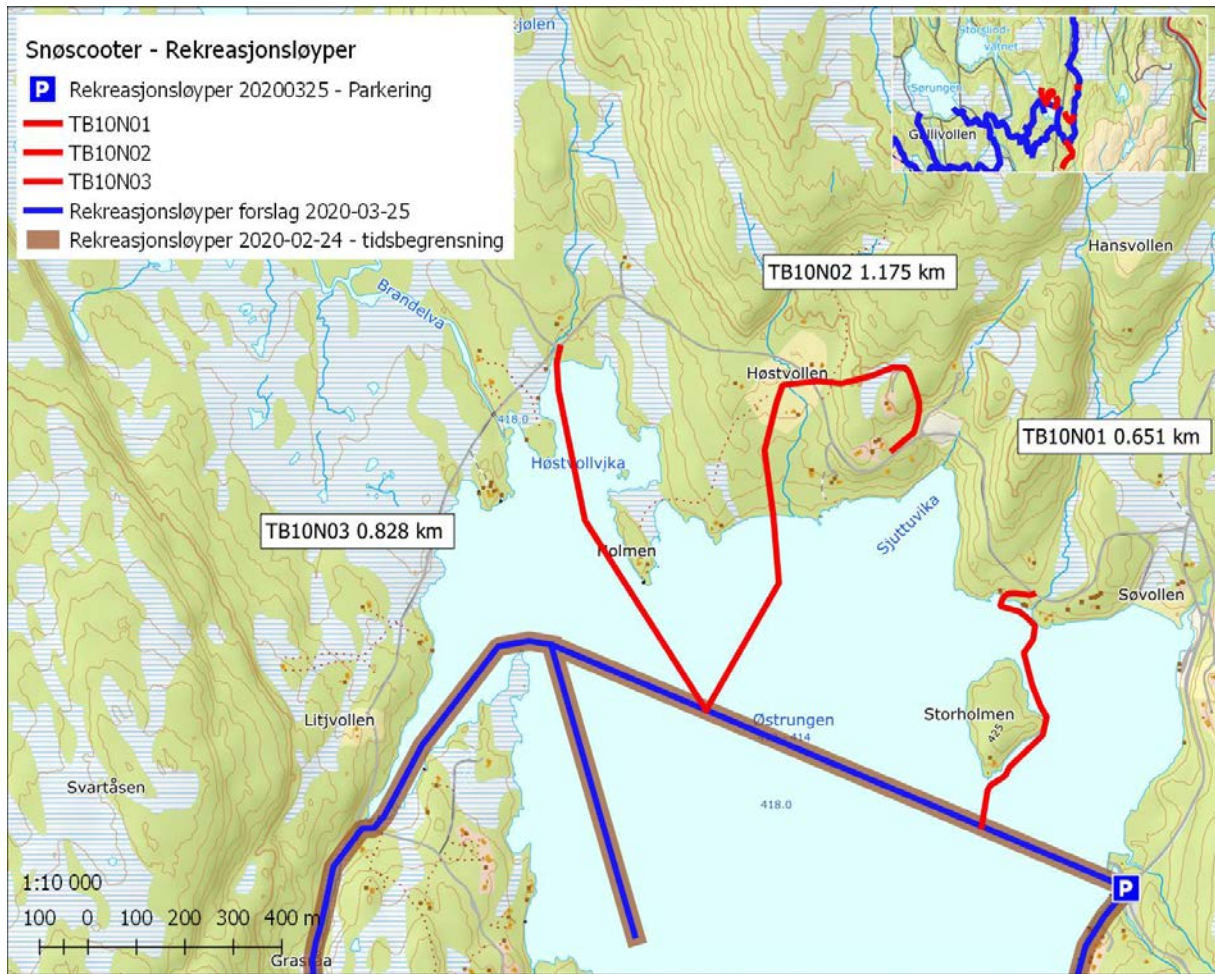
#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på generell påvirkning av dyr over et større areal.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig). Vurderingen gjelder kun denne traseen isolert sett.





## Trasé TB10N02 Østrungen – Høstvollen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Utover at området skal ha mye elg, er det ikke registrert spesielle forekomster av dyr i nærheten som kan ta skade av motorferdsel. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Denne traseen går 450 meter over vannet Østrungen (ca. 2/5 av traseen), og resten over land, der ca. 100 meter er over myr og ca. 140 meter går over sommervei. Myrområde har relativt kalkfattig berggrunn (1/5), og indikerer derfor ikke biologisk verdifulle myrområder. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, og ligger i Kuseth Vestre og Høstvollen regulerte felt, der sistnevnte har et hyttefelt, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av de dyr som finnes i området, og arealet som blir berørt av traseer. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Tilførselsløypa vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området. Traseen etableres i all hovedsak over isen på Østrungen, og vil gå vinkelrett på allerede eksisterende trasé over vannet. Det behandles samtidig to andre tilførselsløyper i området, og de vil gå omtrent parallelt med denne, men dette gir her den korteste transportavstanden sammenlignet med å gå over sommervei rundt vannet (som ville blitt ca. 2,9 km for å nå de samme fritidsboligene, og ca. 300 meter lenger).

De tre traseene vil befinne seg innenfor 1000 meter i bredden, og gå noenlunde parallelt nordover i 500-600 meter. Se vedlagte kart. Mengden traseer ved Østrungen kan skape betydelig gjennomfart over vannet. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen enn fra traseer i mer lukket terreng, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og ferdselen antas å ikke påvirke verdifull myr. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Traseen legges over vann, noe som kan øke risiko for petroleumsforurensning til vannforekomsten som vil være vanskelig eller umulig å sanere. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

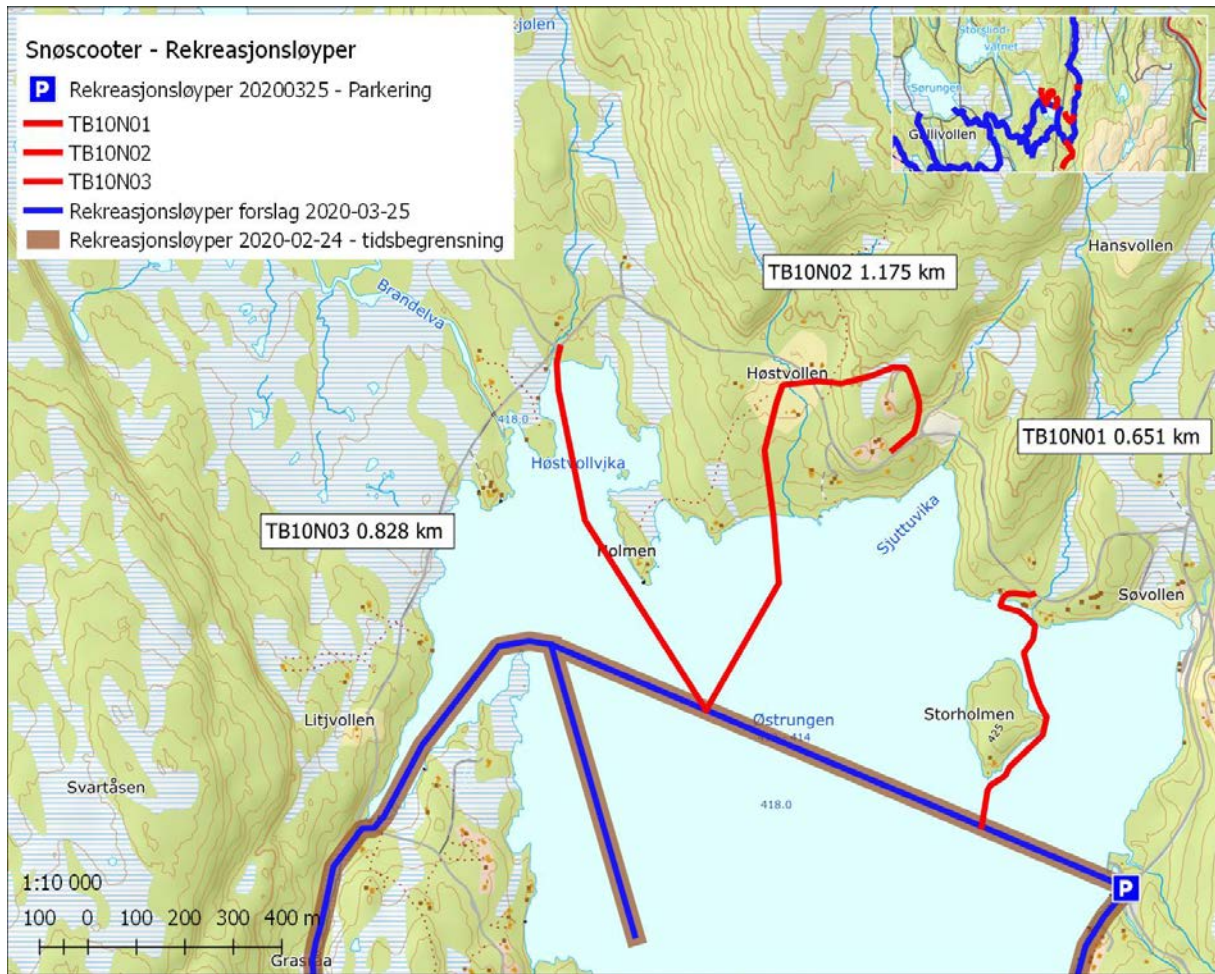
Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TB10N02 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på generell påvirkning av dyr over et større areal.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig). Vurderingen gjelder kun denne traseen isolert sett.



## Trasé TB10N03 Østrungen - Høstvollvika/Kulsetbraute

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Utover at området skal ha mye elg, er det ikke registrert spesielle forekomster av dyr i nærheten som kan ta skade av motorferdsel. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Denne traseen går i all hovedsak over vannet Østrungen, og 35 meter inn på land. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, og ligger i Kuseth Vestre og Høstvollen regulerte felt, der sistnevnte har et hyttefelt, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av de dyr som finnes i området, og arealet som blir berørt av traseer. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Tilførselsløypa vurderes derfor til å ikke medføre nevneverdig økt belastning på området. Traseen etableres i all hovedsak over isen på Østrungen, og vil gå vinkelrett på allerede eksisterende trasé over vannet. Det behandles samtidig to andre tilførselsløyper i området, og de vil gå omtrent parallelt med denne, men dette gir her den korteste transportavstanden sammenlignet med å gå over sommervei rundt vannet (som ville blitt ca. 2,9 km for å nå de samme fritidsboligene, og ca. 300 meter lenger). De tre traseene vil befinne seg innenfor 1000 meter i bredden, og gå noenlunde parallelt nordover i 500-600 meter. Se vedlagte kart. Mengden traseer ved Østrungen kan skape



betydelig gjennomfart over vannet. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra isen enn fra traseer i mer lukket terreng, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Traseen legges over vann, noe som kan øke risiko for petroleumsforurensning til vannforekomsten som vil være vanskelig eller umulig å sanere. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og kløpper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

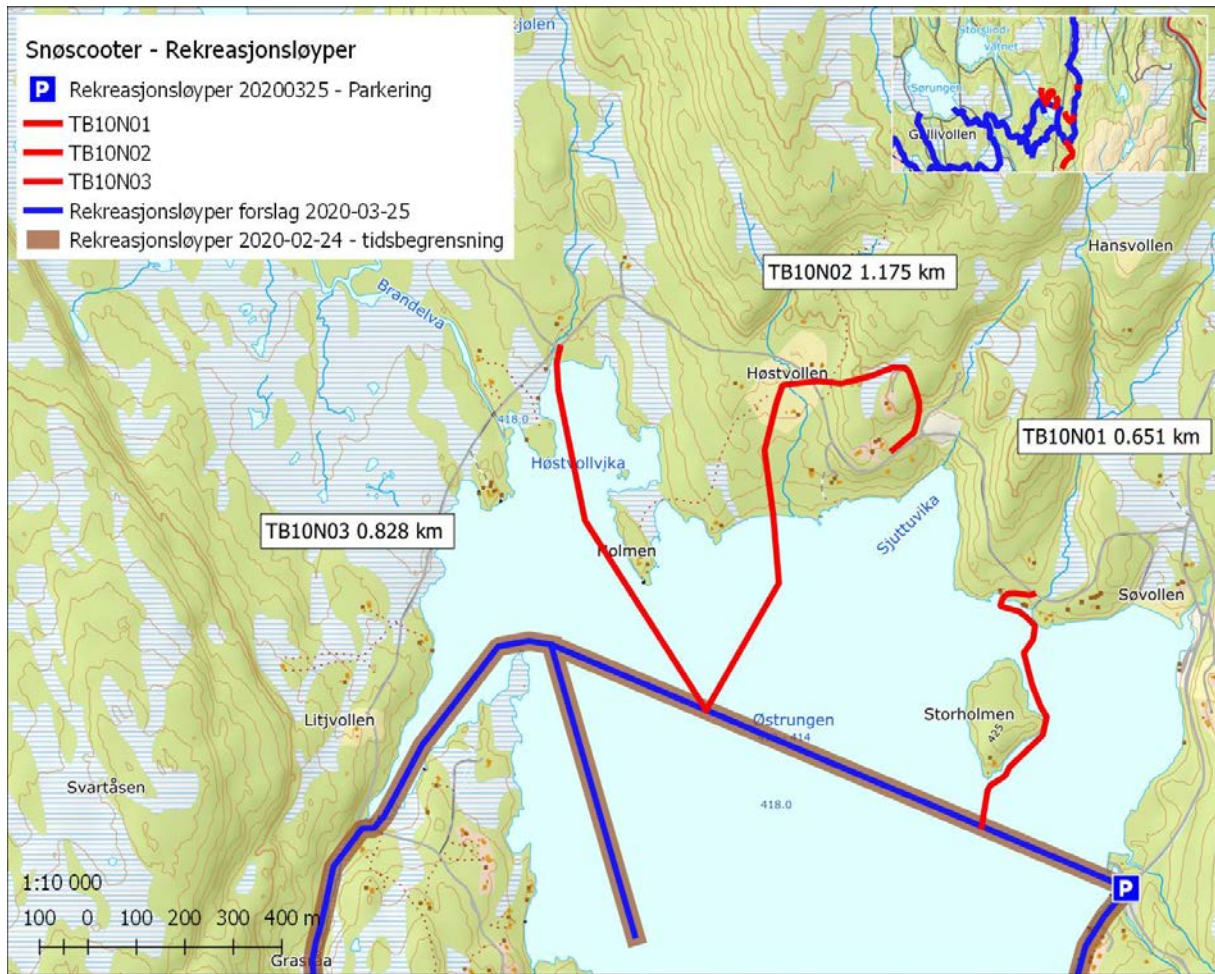
Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TB10N03 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på generell påvirkning av dyr over et større areal.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig). Vurderingen gjelder kun denne traseen isolert sett.



## **Trasé TB15N01 Moen / Mogården Vestre - Vassmyrvollen**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Utover at området skal ha mye elg, er det ikke registrert spesielle forekomster av dyr i nærheten som kan ta skade av motorferdsel. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Litt av traseen går over en myr med relativt kalkrik berggrunn (3/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, men er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av elg og eventuelle sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Ca. 15 meter av traseen vil gå over myr.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all



hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen påvirker myr litt mer enn før. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering, selv om elg/hjortedyr i perioder vinterstid er noe utsatt. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og kløpper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TB15N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på vilt/fugl og myr.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Vurdering etter naturmangfoldloven

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Utover at området skal ha mye elg, er det ikke registrert spesielle forekomster av dyr i nærheten som kan ta skade av motorferdsel. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, er i det regulerte hyttefeltet Østrungen, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av elg og eventuelle sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Traseen går i sin helhet over sommervei.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

### *Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

#### *Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering, selv om elg/hjortedyr i perioder vinterstid er noe utsatt. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TB15N02 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på vilt/fugl.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## **Vurdering etter naturmangfoldloven**

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Traseen går nær et registrert leveområde for elg. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. En kan også anta at det er ulike arter rovfugl i området. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Denne traseen går i sin helhet over sommervei. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, og nordlige del av traseen går langs og gjennom et område som er regulert til hyttefelt («Nord for Skytthullvollen» / «Nord for Altentjern»), men er allerede litt påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere forstyrrelse av elg som finnes i området, og eventuelle sårbare eller sensitive hekkende fuglearter.

Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier annen vurdering for ny trasé for motorferdselen for området. Den nye traseen som kommer i tillegg, vil imidlertid påføre området flere forstyrrelser som kan påvirke vilt og fugl negativt.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all

hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsløse etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé TB15N04 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på forstyrrelse av elg og fugl, og mer trafikk grunnet ny trasé til tilknyttet setervoll.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

Trasé TB18N01 - Ny til HUSU 01.10.2020

**Hånnåkmyra S (Gullset Nordre S) – Djupåosen veikryss (Morsethmarken N)**

## Vurdering etter naturmangfoldloven

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet.

Traseen går gjennom registrert leveområde for elg. Elg kan bl.a. bli skremt og påføre seg skade ved uhell, få økt energiforbruk av stadige forstyrrelser, og fortrenses bort fra foretrukne beite- og trekkområder. En kan også anta at det er ulike arter rovfugl i området. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

I området ligger også et viktig viltområde (nr. 50 i kommunens viltkart). Traseen går også nesten i sin helhet over et myrområde med relativt kalkrik berggrunn (3/5, ca. 570 meter), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, går i et regulert hyttefelt (Djupåosen), og er noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av elg / de dyr som finnes i området.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud. Etter etablering av traseen, kan nyttekjøring eventuelt legges til den nye traseen for rekreasjonsløypa.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, og selv om traseen går over et areal med relativt kalkrik myr.

Trafikken vurderes derfor til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at ny trasé TB18N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på forstyrrelse av elg, påvirkning av myr, og mer trafikk til tilknyttede hytter,.)  
Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Vurdering etter naturmangfoldloven

### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er et område med elg like øst for traseen, men ellers er det ikke registrert spesielle forekomster av dyr i nærheten som kan ta skade av motorferdsel. Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har få hytter, går langs og gjennom et område som er regulert uten hyttefelt («Nord for Skytthullvollen»), men er allerede litt/noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av elg og eventuelle sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Hele traseen går over sommervei.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdsele påvirker myr litt mer enn før. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

### *Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende



sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

#### *Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrenser og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TB19N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på vilt/fugl.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD03N01 Dalen/Høgda

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert storfugl i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dökk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Litt av traseen går over et myrområde med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt og regulert til fritidsbebyggelse (Hagen og Høgda) i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé øst i området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Traseen vil gå utenom nettet av sommerveier i feltet, og vurderes derfor til å medføre noe mer belastning på terrenget enn om den hadde fulgt veiene. Ca. 135 meter (drøyt 1/3) av traseen går over myr.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen påvirker myr mer enn før. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Trasen følger ikke nettverket av sommerveier i hyttefeltet, noe som ville sikret mot terrengskader og isbrann. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD03N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. En kunne sikret bedre mot kjøreskader/isbrann i terrenget ved å legge traseen til sommerveier.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på myr og storfugl.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## **Trasé TD06N01 Myrmo/Storlivollen**

### **Vurdering etter naturmangfoldloven**

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert storfugl i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dökk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. I området ligger også et viktig viltområde (nr. 22 i kommunens viltkart). Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Traseen vil gå lia, og det er ingen sommervei her, og det er heller ikke registrert myr.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N01 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på storfugl.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD06N02 Myrmo/Storlivollen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert storfugl i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dökk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Like ved omsøkt kjøreområde ligger også et viktig viltområde (nr. 22 i kommunens viltkart). Vennafjellet-Strandbygd fjellet er definert som «kalkrike områder i fjellet», som er en «viktig» naturtype, og i dette tilfellet er det mest relevant ved forekomst av myr. Litt av traseen går over en myr med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Ca. 60 meter av traseen vil gå over myr.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen påvirker myr litt mer enn før. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N02 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på storfugl.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD06N03 Myrmo/Storlivollen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert storfugl i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dökk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. I området ligger også et viktig viltområde (nr. 22 i kommunens viltkart). Vennafjellet-Strandbygd fjellet er definert som «kalkrike områder i fjellet», som er en «viktig» naturtype, og i dette tilfellet er det mest relevant ved forekomst av myr. Litt av traseen går over en myr med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Ca. 20 meter av traseen vil gå over myr.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.



Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen påvirker myr litt mer enn før. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N03 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på storfugl.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD06N04 Olemstjenna-Olemsbjørga

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert storfugl i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dökk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. I området ligger også et viktig viltområde (nr. 22 i kommunens viltkart). Vennafjellet-Strandbygd fjellet er definert som «kalkrike områder i fjellet», som er en «viktig» naturtype, og i dette tilfellet er det mest relevant ved forekomst av myr. Litt av traseen går over en myr med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Ca 120 meter av traseen går over sommervei, og ca. 100 meter av traseen vil gå over myr.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen påvirker myr litt mer enn før. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N04 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på storfugl og myr.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD06N05 Haugli/Skardøra

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert rype og storfugl i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Nær omsøkt kjøreområde ligger også et viktig viltområde (nr. 22 i kommunens viltkart). Vennafjellet-Strandbygdfjellet er definert som «kalkrike områder i fjellet», som er en «viktig» naturtype, og i dette tilfellet er det mest relevant ved forekomst av myr. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Traseen vil gå lia, og det er ingen sommervei her, og det er heller ikke registrert myr. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra lia enn fra traseen i dalen, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all

hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsløst etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrenser og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N05 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på storfugl.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD06N06 Haugli/Svendalen

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert rype og storfugl i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dokk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Vennafjellet-Strandbygd-fjellet er definert som «kalkrike områder i fjellet», som er en «viktig» naturtype, og i dette tilfellet er det mest relevant ved forekomst av myr. Litt av traseen går over en myr med kalkrik berggrunn (4/5), noe som kan være indikasjon på biologisk verdifulle myrområder. Motorferdsel fører til pakking av snø, som kan gi isbrann som skader vegetasjonen, spesielt på myr. Det er ikke registrert andre naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt pakking av is (isbrann) på myr/arealer med sårbar vegetasjon, og forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Ca. 70 meter av traseen vil gå over myr.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt, men ferdselen påvirker myr litt mer enn før. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N06 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på rype/storfugl og myr.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD06N07 Fuglem Østre / Svendalstjenna SØ

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert rype i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dökk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Vennafjellet-Strandbygd fjellet er definert som «kalkrike områder i fjellet», som er en «viktig» naturtype, og i dette tilfellet er det mest relevant ved forekomst av myr. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Traseen vil gå lia, og nordlige del i hovedsak over sommervei her, og det er heller ikke registrert myr. Sørvestlige del av traseen går ned lia utenom sommervei, parallelt med nordligere del. Parallele traseer medfører belastning av mer terreng. Støy kan ventes å bære mer i flere retninger fra lia enn fra traseen i dalen, og påvirke vilt og fugl med lyd i noe større grad enn tidligere.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.



Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier, men bør kanaliseres bedre ved å fjerne den sørlige delen av traseen som går parallelt med den nordlige delen, som følger sommervei.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*  
Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N07 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet. Det bør kun gå én trase gjennom området (den nordligste over sommervei), ikke to parallelle, som vil øke belastningen på området.

#### *Samlet skadevurdering naturmangfold:*

Traseen vurdert isolert sett: -1

Traseen hvis det blir to parallelle: -2

(Hovedvekt på rype og dårlig kanalisering / to parallelle traseer.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD06N08 Høyby / Svendalstjenna Ø

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert rype i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dökk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Vennafjellet-Strandbygd fjellet er definert som «kalkrike områder i fjellet», som er en «viktig» naturtype, og i dette tilfellet er det mest relevant ved forekomst av myr. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Traseen vil i hovedsak gå over sommervei, og det er heller ikke registrert myr.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*  
Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N08 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på rype.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).

## Trasé TD06N09 Grøtem Øvre / Svendalstjenna NV

### Vurdering etter naturmangfoldloven

#### *Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8*

Kunnskapsgrunnlaget er blant annet kommunens viltkart, offentlige databaser som Artskart, Naturbase og Kalk i Norge, lokale og nasjonale kart over sensitive arter (unntatt offentlighet), konsekvensutredningen for rekreasjonsløypenettet for snøscooter, samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Området virker å være lite kartlagt for naturmangfold, men det er i nasjonale databaser ikke registrert arter som antas å ta skade av eventuell motorferdsel i området i det aktuelle tidsrommet. Det er registrert rype i området, og en kan anta det er noe rovfugl. Hønsefugl kan bl.a. risikere å bli overkjørt når de ligger i dökk i løs snø. Rovfugler er spesielt sårbare fra midten av februar (overvintrende) eller mars (trekkende). Eventuelle egnede hekke- og spillplasser i området er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen, fra hekketiden starter tidlig/midten av mai. Store forstyrrelser i ukene før dette, kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede hekke- og spillplasser, som ellers kan brukes i mange titalls år eller tusenvis av år. Andre fuglearter er generelt sårbare i hekketiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk. Vennafjellet-Strandbygd fjellet er definert som «kalkrike områder i fjellet», som er en «viktig» naturtype, og i dette tilfellet er det mest relevant ved forekomst av myr. Det er ikke registrert naturtyper som krever spesielle hensyn.

I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til en overordnet vurdering av området, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt.

#### *Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9*

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. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i området, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

#### *Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10*

Området har noen hytter, er omgitt av arealer avsatt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og er allerede noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. For dette området er det mest aktuelt å vurdere samlet belastning rundt forstyrrelse av sårbare og sensitive hekkende fuglearter. Det har allerede vært i bruk en godkjent trasé gjennom området siden 2018, og det finnes ingen nye naturregistreringer i området som tilsier endret vurdering av motorferdselen for området. Traseen vil kun gå over sommervei.

Økosystempåvirkningen kan begrenses noe av kanalisert nyttekjøring, men den samlede motorferdselen gjennom området ventes å øke med satsning på bedre løypetilbud.

Den samlede økningen av motorferdsel i området, vil antakelig likevel ikke gi vesentlige, alvorlige eller uopprettelige skader på naturmangfoldet, spesielt siden hekketiden i all hovedsak skjer etter sesongslutt. Trafikken vurderes likevel til å ikke føre til en uakseptabel økning av belastningen på miljøverdier.

*Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11*

Kjøringen fører normalt ikke til skader på terrenget eller artsmangfoldet fordi den skjer før 1. mai og etter etablerte traseer for rekreasjons- og nyttekjøring og/eller etter eksisterende sommerveier gjennom området. Over tid kan miljøforurensning fra drivstoff og olje akkumulere, med økende risiko for påvirkning av natur, spesielt ved parkeringsplassene. Dette kan medføre behov for sanering.

*Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12*

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Selve etableringen og driften av løypa skal ikke kreve terrenginngrep eller ha fysisk innvirkning på området, utover eventuell rydding av noen busker og trær, og små bruer og klopper over bekker (jf. lokal forskrift § 7, bokstav b), da det er selve bruken som betyr mest (se vurderingen av naturmangfoldlovens § 10 ovenfor).

Avbøtende tiltak kan være avkorting av sesongen, skilting/merking og endring av løypetrasé (jf. lokal forskrift §§ 4 bokstav e, 8 og 10). Forsøpling kan reduseres med lett tilgjengelig avfallshåndtering ved parkeringsplassene.

Det forutsettes at alle vilkår for bruk av løypene følges, slik som å følge traseene, og overholde fartstgrensener og kjøretid med nattforbud og kjørestopp på våren (før yngletiden for de fleste arter). Den aktuelle motorferdselen for denne delen av traseen skal da heller ikke føre til nevneverdige ulemper eller skader på naturtyper eller arter i området.

*Konklusjon etter naturmangfoldloven*

Ut fra miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at endringene av trasé TD06N09 ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturmiljøet.

*Samlet skadevurdering naturmangfold:*

-1

(Hovedvekt på rype.)

Skalaen går fra -3 (negativt/ulempe) til +3 (positivt/fordelaktig).