

## Kjøreområde Renåa – Hornsjøan

### Vilkår for dette kjøreområdet

Sted/område/trasé/etc:	Fra parkeringen ved Renåa V, Renåa Ø eller Okstad, eller nærmeste vinterbrøyta veg/parkering. Følg hovedløyper i kartet der de finnes, og videre korteste farbare rute til hytta/setervollen på gårds-/bruks-/festenummeret som er opplyst i tillatelsen.
Kjøretider:	Standard: Siste kjøredato 5. mai. Generelt nattforbud kl. 23.00 – 07.00.
Andre spesielle vilkår:	Ingen

### Vurdering etter naturmangfoldloven – Renåa – Hornsjøan

#### *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), kommunale konsekvensutredninger (f.eks. for rekreasjonsløypenettet for snøscooter), samt annen tilgjengelig lokalkunnskap. Kommunen er generelt lite kartlagt for naturmangfold.

Området har kalkrik myr, som ofte har rik planteflora, men vilkårene om sesongslutt og snøforhold skal forhindre skader (pakking av snø gir isbrann/frostskader). Andre naturtyper vurderes til å ikke påvirkes nevneverdig av motorferdsel på snø. Det er flere viktige viltområder og én trekkroute for vilt i kjøreområdet.

I noen tilfeller må det settes spesielle vilkår for transporten, av hensyn til registrerte hensynskrevende og sensitive arter. Det gjelder i hovedsak hønsehauk, kongeørn, havørn, hubro, fjellvåk orrfugl og storfugl, og deres hekkeplasser, permanente revir og leikplasser. Jevnlige og varige forstyrrelser kan medføre at artene får et redusert utvalg av egnede leveområder og hekke- og spillplasser, som de ellers kan bruke i mange år, eller nær ubegrenset. Også en del andre arter er sårbare i hekke- og yngletiden, vanligvis fra april i lavlandet og mai i høyere strøk.

Rovfuglene er spesielt sårbare fra mars eller tidlig april, og overvintrende arter er sensitive ved hekkplass hele vinteren, men de fleste ugler (unntatt hubro og snøugle) er relativt tolerante mot støy. Orrfugl og storfugl er spesielt sårbare fra kvelden til morgenen (18.00-10.00), fra hekketiden starter i mars, med mest sårbar periode i «høneuka» mot andre halvdel av april til midten av mai (litt avhengig vårens ankomst).

Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet vurderes til å være tilstrekkelig.

#### *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 skal kun kjøres nødvendig transport av materialer og utstyr, men det er ikke satt noen begrensning på antall turer. Motorferdselen ventes likevel ikke å øke nevneverdig. Dispensasjoner gis for femårsperioder, som gir jevnlig mulighet til nødvendige justeringer av traseer og omfang (se også

neste paragraf). Dette er en forutsetning for å kunne vurdere etter §§ 9 og 10, og unngå eventuell vesentlig skade. Tillatelser kan også trekkes tilbake.

Kunnskapen i saken vurderes derfor som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

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

Området har noen hytter, og er noe påvirket av motorferdsel med snøscooter og andre faktorer. Barmarkstransport og transport i hekke/yngetid tillates normalt ikke. Motorferdsel på vinterføre medfører begrensede skader på naturmangfoldet, og har vanligvis vesentlig mindre påvirkning på økosystemet. For å redusere den samlede belastningen på arter og naturtyper i kommunen, kanaliseres transport til angitte, faste traseer og avgrensede områder, så langt det er mulig. Kjøreområdene er avgrenset for å unngå hensynskrevende arter, slik at transporten påvirker minst mulig. Eventuelle arter som befinner seg nær eller i noe overlapp med kjøreområdet vurderes til å ikke bli nevneverdig mer berørt enn de er vant med fra før. Samlet belastning kan også reduseres ved behov, siden tillatelser gis kun for gjeldende femårsperiode. Se også § 9. Det foregår i dag ikke systematisk overvåkning av trafikken eller naturen, slik at vurderingene er skjønnsmessige.

Hovedløypene er godt etablerte, og viltet er trolig noe tilpasset dette. Motorferdsel kan likevel påvirke viltet noe, og medføre forstyrrelser og forflytning, som innvirker på hvile, næringsopptak og energiforbruk. Vilkårene for tillatelsen bidrar til å redusere påvirkningen.

Det ventes ikke mange flere dispensasjoner av denne typen i området enn i dag, og det er ikke nødvendig å sette begrensninger på ferdsele ut fra dagens kunnskap.

Dette gir akseptabel påvirkning på økosystemene.

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

Transporten gir normalt ikke skader på terrenget, fordi den skjer på snødekt mark, og etter etablerte traseer som er benyttet til nyttekjøring og/eller etter eksisterende veier gjennom området. Den som utfører transporten er ansvarlig for eventuell forurensning/forsøpling.

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

Tidspunktet for transporten er gunstig, og bruk av angitt trasé gir minst mulig skade. Transporten er miljøforsvarlig hvis vilkårene følges.

#### *Konklusjon etter naturmangfoldloven – Renåa – Hornsjøan*

I henhold til miljøprinsippene §§ 8-12, vurderes det til at tillatelsen til motorferdsel ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for naturen.