

Kjøreområde Østrungen vest

Vilkår for dette kjøreområdet

Sted/område/trasé/etc:	Fra parkeringen ved Storbekken fram til Østrungen vest kjøreområde, eller fra nærmeste vinterbrøyta veg/parkering. Følg hovedløyper i kartet der de finnes, og videre korteste farbare rute til hytta/setervollen på gårds-/bruks-/festenummer som opplyst i tillatelsen.
Kjøretider:	Siste kjøredato 5. mai. Nattforbud kl. 18.00 – 10.00 fra 15. april eller senest etter påske, av naturhensyn.
Andre spesielle vilkår:	Ingen

Vurdering etter naturmangfoldloven – Østrungen vest

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 ett viktig viltområde i kjøreområdet.

I noen tilfeller må det settes spesielle vilkår for transporten, av hensyn til registrerte hensynskrevende og sensitive arter. Det gjelder i hovedsak hønsenhauk, 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 hekkeplass 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. Her er det ikke mulig å unngå alle hensynskrevende arter innenfor kjøreområdet, så det settes vilkår for å likevel kunne utføre transport med snøscooter. Samlet belastning kan også reduseres ved behov, siden tillatelser gis kun for gjeldende femårsperiode. Se også § 9. Det foregår i dag ikke systematisk overvåking 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. Vilklårene for tillatelsen bidrar til å redusere påvirkningen.

Det ventes ikke mange flere dispensasjoner av denne typen i området enn i dag, men det settes egne vilkår av hensyn til registrerte hensynskrevende arter i området.

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 vilklårende følges.

Konklusjon etter naturmangfoldloven

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