

Oslo, 15. november 2019

Fylkesmannen i Oslo og Viken
Statens hus
Postboks 325
1502 MOSS

Sendes bare på e-post: fmospost@fylkesmannen.no og fmosmar@fylkesmannen.no

VEDØRENDE VARSEL OM ENDRING AV TILLATELSE (DERES REF. 2019/11418)

1 INNLEDNING

Vi viser til brev av 10.10.2019 hvor det varsles at Fylkesmannen vurderer å gjøre endringer i Rudskogens utslippstillatelse datert 23.06.2009 med endringer av 25.11.2013.

Med dette brevet gir Rudskogen Motorsenter sine innspill til varselet. Brevet erstatter de foreløpige innspillene som ble gitt 24.10.2019, og som igjen var basert på oppstått usikkerhet omkring hvilken frist som gjaldt for disse innspillene.

I sitt brev varsler Fylkesmannen blant annet at det kan være aktuelt med innskrenking av normal åpningstid, innskrenking i unntak fra disse åpningstidene, endringer i maksimalstøynivåer og nye krav til støyovervåking.

Vi forstår at varselet i stor grad er basert på en tredjepartsvurdering som Fylkesmannen har innhentet fra Brekke & Strand. I rapporten datert 07.02.2019 (som først ble oversendt til oss den 25.10.2019), konkluderer Brekke & Strand med at underlagsdokumentasjonen som Fylkesmannen mottok fra oss i forbindelse med pålegget datert 15.08.2019 (om supplerende støykartlegging og verifikasjon av maksimalstøynivåer), ikke gir Fylkesmannen tilstrekkelig grunnlag for å ta konkrete beslutninger. Brekke & Strand vurderer det dermed slik at pålegget av 2018 ikke er blitt tilstrekkelig svart opp.

Som vedlegg 1 til dette brevet følger et notat utarbeidet av Cowi AS. I notatet kommenteres rapporten til Brekke & Strand, og det gis innspill til hvordan Rudskogen Motorsenter kan arbeide med støyproblematikken på Rudskogen i fortsettelsen.

2 GENERELT OM STØYPROBLEMATIKKEN PÅ RUDSKOGEN

Rudskogen Motorsenter er fullt ut innforstått med at aktivitetene på Rudskogen genererer støy som kan være til sjenanse for naboer. Vi har altså stor forståelse for de ulemper et slikt anlegg kan ha for omgivelsene, og at all støy isolert sett er uønsket.

Samtidig sier det seg selv at støy ikke kan unngås fra et motorsenter av denne typen. Lignende støyutfordringer i forhold til naboer gjelder for alle motorsportanlegg vi kjenner til, både i Norge og i utlandet. Fylkesmannen har også tidligere selv uttalt at "*naboer må regne med at støyen til tider vil være plagsom*" og videre at "*Rudskogen bør være oppmerksom på at de er gitt tillatelse til å forringe livskvaliteten i omgivelsene*".

Vi mener at motorsenteret i alle år har tatt denne støyproblematikken på alvor. Blant annet har motorsenteret i en årrekke engasjert støyfaglig ekspertise (Cowi AS), som har bistått med vurderinger knyttet til beregninger og målinger av støy, oppfyllelse av rapporteringskrav og pålegg fra Fylkesmannen, samt planlegging av støyreducerende tiltak. Vi forsøker alltid å redusere støy dersom dette er praktisk og økonomisk mulig. Dette gjelder også når støyen er innenfor grenseverdiene i tillatelsen.

Videre har vi alltid søkt å ha en god dialog med naboer, blant annet ved å ta initiativ til avholdelse av orienteringsmøter, utveksling av informasjon om ulike arrangementer, støymålinger, osv. Tilsvarende mener vi at vi i alle år har hatt en god dialog med Fylkesmannen som tilsynsmyndighet.

Rapporten fra Brekke & Strand bekrefter vel det både Fylkesmannen og motorsenteret har visst godt i lang tid; at støyproblematikken på Rudskogen er svært kompleks og at utfordringene særlig knytter seg til hvilke metoder som skal benyttes for å måle/beregne opplevd støy hos naboer. Vi er ikke uenig med Fylkesmannen i at det er behov for å forenkle kontrollmålingene/-metodene slik at datagrunnlaget kan forbedres og det blir lettere å føre kontroll med at kravene i utslippstillatelsen er oppfylt.

3 MOTORSENTERETS HISTORIKK

I Fylkesmannens varsel vies en del plass til historikken på Rudskogen, men da ensidig med vekt på innsigelser som i årenes løp har kommet fra naboer til anlegget. Vi finner grunn til å oppsummere kort historikken også sett fra motorsenterets ståsted.

Banen på Rudskogen ble altså åpnet i 1990. I 2006 besluttet Regjeringen at Rudskogen skulle være Norges hovedanlegg for motorsport. I 2010 ble anlegget vesentlig utvidet og det fikk da også internasjonale mål.

Beslutningen om å utpeke Rudskogen som hovedanlegg for motorsport og den påfølgende utvidelsen av anlegget, hadde bred tilslutning fra offentlige organer og politikere. Som nevnt var det Regjeringen som bestemte at Rudskogen skulle være hovedanlegg for motorsport. Utbyggingen ble delvis finansiert gjennom spillemidler fra Kulturdepartementet. Østfold fylkesting, berørte kommuner (Rakkestad og Sarpsborg), samt representantene på Østfold-benken i Stortinget, ga sin fulle støtte til utvidelsen. Som illustrasjon på den betydelige støtten anlegget og utvidelsen hadde hos offentlige myndigheter, følger som [vedlegg 2](#) uttalelsen som Østfold fylkesting avga i forbindelse med at nevnte beslutning ble tatt.

Det minnes også om at Fylkesmannen i Østfold selv var positiv til utvidelsen av anlegget. Dette ble særlig begrunnet med at utvidelsen ville føre til at man fikk samlet flere motorsportklubber som på dette tidspunktet var spredt på flere steder i Østfold. Det uttalte

siktemålet var å redusere de samlede støyplagene fra motorsportaktivitetene i fylket, nettopp ved å samle alle disse aktivitetene på ett sted; Rudskogen. Myndighetene tok altså et bevisst valg da man valgte å utvide anlegget på Rudskogen. Og man visste at dette valget nødvendigvis måtte utsette naboene på Rudskogen for støy.

Ovennevnte må også ses i lys av at samtlige klager som er blitt fremsatt i årene siden anlegget ble utvidet, har kommet fra én og samme nabo/adresse, i hvert fall så langt vi er kjent med. De første klagene fra denne naboen kom da planene om utvidelsen av anlegget var blitt varslet. Frem til dette tidspunktet hadde virksomheten vært drevet i om lag 17 år uten naboklager. Vi er altså ikke kjent med at andre naboer i perioden etter utvidelsen har påklagd støyen fra motorsenteret.

4 DAGENS AKTIVITETER PÅ RUDSKOGEN

Rudskogen er som nevnt Norges hovedanlegg for motorsport. Vi drifter og videreutvikler anlegget i tråd med retningslinjene som er gitt av Kulturdepartementet, Norges Bilsportforbund og Norges Motorsportforbund, og i henhold til vilkårene fastsatt i Fylkesmannens utslippstillatelse.

Anlegget på Rudskogen brukes i dag til en rekke ulike aktiviteter og arrangementer. Anlegget har hvert år mellom 110.000 og 120.000 besøkende (tilskuere og brukere av anlegget)

Motorsportaktivitetene har prioritet på banetid.

Øvrig banetid benyttes dels til kommersielle aktiviteter (utleie til private), men for en betydelig del også til aktiviteter av utpreget samfunnsnyttig karakter. I dag trener for eksempel om lag 20 spesialenheter fra politi og forsvar fast på Rudskogen. Blant disse er Beredskapstroppen, Utrykningspolitiet, Etterretningstjenesten, Marinejegerkommandoen og Forsvarets spesialkommando (FSK), som alle driver nødvendig hastighetskjøring på anlegget. Hver vinter trener også ulike avdelinger fra Politiets sikkerhetstjeneste (PST) ca. seks uker på anlegget, både på kvelds- og dagtid. Motorsenteret benyttes videre til påkrevet trening og opplæring for en rekke andre offentlige etater/enheter, herunder brannvesen, ambulansetjeneste, trafikkorps, Regjeringens biltjeneste og Slottets eskortetjeneste. All denne bruken bidrar også vesentlig til det samlede støybildet på Rudskogen.

Anlegget benyttes også fast av en rekke kjøreskoler. I denne sammenheng nevner vi også Ford Driving Skills for Life (DSFL), som er et særskilt program for kjøreopplæring av unge bilførere. DSFLs formål er å forbedre unge bilføreres ferdigheter på områder som ifølge ulykkesstatistikkene er medvirkende årsak til flertallet av norske bilulykker.

Av flere tiltak av mer sosial karakter kan nevnes at Rudskogen en hel søndag hvert år er avsatt til besøk av kreftsyke barn som skal få oppleve en dag utenom det vanlige. Videre har Rakkestad kommune, i samarbeid med ungdomsskolen, satt opp en garasje på anlegget, hvor ungdom har diverse fritidsaktiviteter med motor som tema, og hvor de også kan disponere bane. Rudskogen stiller anlegget fritt til disposisjon.

5 RINGVIRKNINGER AV VIRKSOMHETEN PÅ RUDSKOGEN

Som nevnt har Rudskogen årlig 110.000-120.000 besøkende.

Utførte estimater viser at virksomheten og arrangementene på Rudskogen alene resulterer i mer enn 7.000 årlige hotellovernattinger i regionen.

Anslag viser videre at motorsenteret samlet genererer årlige inntekter for andre parter i nærområdene/regionen på ca. kr. 120 millioner. Foruten at Rudskogen Motorsenter i lokal sammenheng er en forholdsvis stor arbeidsgiver, bidrar disse ringvirkningene altså til betydelig sysselsetting og økonomisk aktivitet i hele regionen.

6 NÆRMERE OM VARSELET FRA FYLKESMANNEN

I Fylkesmannens brev varsles at mulige endringer i tillatelsen vil bli gjort i medhold av forurensningsloven § 18 første ledd nr. 1. Etter denne bestemmelsen kan en tillatelse endres dersom *"det viser seg at skaden eller ulempen ved forurensningen blir vesentlig større eller annerledes enn ventet da tillatelse ble gitt"*. Forholdene som skal begrunne endringene, må altså her passere en vesentlighetsterskel.

Vi kan ikke se at denne vesentlighetsterskelen er oppfylt i denne saken. Tidligere fremlagte rapporter avgitt av Cowi AS 01.10.2018 og 12.11.2018 indikerer riktig nok at motorsenteret i gitte situasjoner har vært i overkant av de fastsatte støygrensene, men dette bekrefter ikke at ulempene ved støyen (dvs. plagene for naboer) er blitt *"vesentlig større eller annerledes"*.

Vi kan heller ikke se at varselet sier noe nærmere om hvordan og hvorfor ulempene for naboene i dag er blitt *"vesentlig større eller annerledes"* enn da tillatelsen ble gitt. At det i de siste årene har kommet flere klager fra én av naboene, betyr selvfølgelig ikke i seg selv at dette vilkåret kan anses oppfylt.

Vi mener også at Fylkesmannens varsel er høyst uklart når det gjelder beskrivelsen av hva som var *"ventet"* da tillatelsen ble gitt. Vesentlighetsvurderingen krever altså at de forventningene man hadde om støyforholdene på tidspunktet for tillatelsen, både må identifiseres og måles opp mot det som er dagens støysituasjon.

Ifølge forurensningsloven § 18 siste ledd skal man ved vesentlighetsvurderingen uansett ta hensyn til *"kostnadene en endring eller omgjøring vil påføre forurenseren og de fordeler og ulemper endring eller omgjøring vil medføre"*. Dette betyr at det skal skje en *interesseavveining* hvor endringen i tillatelsen må fremstå som *forholdsmessig*; kostnadene og ulempene som Rudskogen Motorsenter påføres ved en eventuell endring, må veies opp mot den tilsvarende fordelingen endringen kan ha for naboer. Varselet fra Fylkesmannen sier heller ingenting om denne interesseavveiningen. Etter vår mening tilsier forholdene som er påpekt ovenfor, klart at denne vurderingen ikke kan slå ut i motorsenterets disfavør. Vi viser igjen til omfanget og betydningen av motorsenterets aktiviteter, og til at det (så vidt vi vet) bare er én nabo som har klaget på støyen i alle årene som har gått siden anlegget ble utvidet.

I vesentlighetsvurderingen som skal gjøres etter forurensningsloven § 18 nr. 1, har det naturligvis betydning *hvilke endringer* det er aktuelt å gjøre i tillatelsen. Også på dette punktet mener vi at Fylkesmannens varsel er mangelfullt. Det listes riktig nok opp en rekke mulige endringer (innskrenkning av åpningstider, nye krav til utslipp til vann og luft, endring av maksimalstøynivå i det faste målepunktet på banen, nye krav til overvåking av støy og utslipp til vann og luft, årlig rapportering og forbedret varsling av stevner og arrangementer), men det er overhodet ikke konkretisert hva slike endringer nærmere vil bestå i. For å bruke alternativet "*innskrenkning av normal åpningstid*" som eksempel – for motorsenterets virksomhet har det helt avgjørende betydning hvilke innskrenkninger Fylkesmannen her ser for seg.

7 VIDERE ARBEID MED STØYPROBLEMATIKKEN PÅ RUDSKOGEN – OPPSUMMERING

Det understrekes igjen at Rudskogen Motorsenter ønsker å ha en fortsatt god dialog med både Fylkesmannen og naboer om håndtering av støyproblematikken på Rudskogen.

Utfordringene knyttet til blant annet måling og beregning av støy fra et slikt anlegg, er som nevnt svært krevende. Vi viser til vedlagte notat fra Cowi AS som også skisserer forbedringspunkter knyttet til måling og beregning av støy, samt mulige forslag til støyreducerende tiltak. Vi har forstått at Cowi AS mener at det er fullt mulig å overholde grenseverdiene i gjeldende utslippstillatelse, selv som støyen i perioder kan være markert og plagsom for omgivelsene. Som nevnt var besluttede myndigheter også fullt klar over at utvidelsen av Rudskogen nødvendigvis ville medføre støyplager for naboene.

Målingene som har vært utført på Rudskogen, har primært fokusert på *gjennomsnittlige lydnivåer*. Målingene har i mindre grad vært egnet for å måle *maksimalstøynivået* på en tilstrekkelig god måte. Hvis maksimalstøynivået reduseres, må dette også forventes å ha en positiv effekt på det gjennomsnittlige lydnivået. Cowi AS mener for øvrig at en eventuell reduksjon av åpningstidene for motorsenteret i seg selv vil ha liten effekt på overholdelsen av grensene for maksimalstøynivå.

Vi mener at vårt pågående arbeid for å redusere støy og sikre bedre målinger, viser at vi tar støyproblemene på alvor. Til illustrasjon kan nevnes at vi for alle dager i sesongen 2019 (unntatt for mesterskapsdager) har innført en prøveordning hvor maksimalstøynivået ved målepunktet på banen er senket fra 114 db til 111 db. Dette er altså ett eksempel på et frivillig, ikke-pålagt tiltak som motorsenteret har iverksatt. Arbeidet med å analysere disse målingene er nå i gang, og det forventes å gi oss et bedre grunnlag for å vurdere ytterligere tiltak i fortsettelsen. Vi ber om å bli gitt tillit og mulighet til å fullføre det påbegynte arbeidet for å vise at det er mulig å overholde grenseverdiene i gjeldende utslippstillatelse.

De varslede endringene berører rammebetingelsene for driften av Rudskogen. Endringene kan få store konsekvenser både for anleggets brukere, arbeidsplasser og økonomi.

Ovenfor har vi påpekt at varselet er uspesifisert når det gjelder hvilke endringer Fylkesmannen vurderer å gjøre i tillatelsen. For ordens skyld minner vi om at Fylkesmannen etter forvaltningsloven § 17 har en selvstendig plikt til å sørge for at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Vi mener at saken per i dag ikke er godt nok opplyst til at slikt vedtak kan treffes. I det hele tatt advarer vi mot at Fylkesmannen nå treffer et

overilet vedtak, uten tilstrekkelig forståelse for konsekvensene som vedtaket kan få for motorsenterets virksomhet. I alle tilfeller tar vi for gitt at motorsenterets og dets brukere får tilstrekkelig tid til å tilpasse seg eventuelle endringer som Fylkesmannen nå måtte beslutte.

Med vennlig hilsen

Rudskogen Motorsenter AS



Per Sunde

per@rudskogen.no

Vedlegg:

1. Notat 15.11.2019 fra Cowi AS
2. Uttalelse/vedtak fra Østfold fylkesting datert 27.10.2005

MEMO

TITTEL

Vurderinger varsel om endring av tillatelse

DATO

15. november 2019

TIL

Rudskogen motorsenter

KOPI

FRA

COWI v/Trond Iver Pedersen

OPPDRAGSNR.

A040456

ADRESSE COWI AS

Hvervenmoveien 45
3511 Hønefoss

TLF +47 02694

WWW cowi.no

SIDE 1/3

Vurderinger varsel om endring av tillatelse

Fylkesmannen i Oslo og Viken har i brev 10. oktober 2019 til Rudskogen Motorsenter AS varslet mulige endringer i motorsenterets eksisterende utslippstillatelse datert 23. juni 2009 med endringer av 25. november 2013. I brevet varsles at det som følge av støyforholdene på Rudskogen, blant annet kan bli aktuelt med innskrenking av normal åpningstid og innskrenking i unntak fra disse. Det fremgår av brevet at varselet særlig er basert på en rapport av 7. februar 2019 som Fylkesmannen har innhentet av Brekke & Strand Akustikk AS. Rapporten er en tredjepartsvurdering av den dokumentasjon Rudskogen Motorsenter fremla for Fylkesmannen i forbindelse med et tidligere pålegg av 15. august 2018 om supplerende støykartlegging og verifikasjon av maksimalstøynivåer.

COWI har i en årrekke bistått Rudskogen Motorsenter med ulike vurderinger, beregninger og målinger knyttet til støyproblematikken på Rudskogen, herunder fremsettelse av forslag til forbedrede måleprogrammer, støyreducerende tiltak m.v. I lys av Fylkesmannens varsel og rapporten fra Brekke & Strand, skal COWI i dette notatet gi noen korte betraktninger rundt støyproblematikken på Rudskogen, samt fremme noen forslag til det videre arbeidet med måling av støy og begrenning av støyplager for motorsenterets naboer.

Vurderinger av rapport fra Brekke&Strand

Rapporten til Brekke & Strand bekrefter langt på vei at det er svært utfordrende å foreta kontrollmålinger på lang avstand. Brekke & Strand mener at *beregninger* er et bedre verktøy enn målinger. Til grunn for motorsenterets utslippstillatelse ligger det beregninger, men tillatelsen krever samtidig at det skal gjennomføres et kontrollprogram med målinger. Siden grenseverdier gjelder ute hos naboer, er det etter vår mening nødvendig å fortsette med kontrollmålinger hos naboer. COWI mener at forslagene som Brekke & Strand presenterer i rapportens kapittel 7.2, vanskelig kan sikre en fullstendig kontroll av om grenseverdier er overholdt, slik som er intensjonen i utslippstillatelsen. COWI mener derfor at mengden av nabomålinger fortsatt vil være det viktigste grunnlaget for å føre den kontroll av grenseverdier som utslippstillatelsen forutsetter.

Forslag til videre arbeid med støyforholdene på Rudskogen

Etter COWIs syn bør Fylkesmannen kritisk vurdere hensiktsmessigheten av at L_{5AF} tilsynelatende ender med å være dominerende måleparameter selv for et nasjonalt motorsportanlegg med betydelig aktivitet. Dette er ikke i tråd med det som er beskrevet om temaet i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) med tilhørende veileder M-128/2014 kapittel 7.6.3. Her fremgår at L_{5AF} kun vil være dimensjonerende for de *minste* banene.

Skal man ha en enklere måte å kontrollere støybelastningen på, bør man etter COWIs syn bare se på *ekvivalente lydnivåer*, i form av målestørrelsen L_{den} , som er årsmidlet. Dette vil være mer i tråd med intensjonene som gjelder for store motorsportanlegg i T-1442 og M128. Her har Rudskogen historiske data for måling av støy, både for naboer og på banen, og som gir en bedre treffsikkerhet mot beregningsresultater.

Det bør arbeides videre med å forbedre grunnlaget for fortsatte nabomålinger. For å ivareta vurdering mot grenseverdi for maksimalstøynivå, er det videre svært viktig at hørbare hendelser fra motorsportbanen telles og registreres. Da det kan dreie seg om et stort antall hendelser, blir det likevel utfordrende å notere alle maksnivåene for hver hendelse. Etter COWIs syn bør man derfor heller gå inn på målingene i etterkant og telle hvor mange hendelser som har overskredet grenseverdien. Basert på dette kan man så beregne prosentandelen hendelser over grenseverdien. Dette vil gi et bedre grunnlag for å fastslå om antall hendelser med overskridelse av maksimalstøynivåene utgjør mer eller mindre enn 5 prosent, noe som igjen vil klarlegge om kravet i utslippstillatelsen er tilfredsstillt i den aktuelle måleperioden.

Vi påpeker likevel at det vil være noen svakheter med å vurdere maksimalstøynivå:

- > Flere hendelser på banen vil ikke være hørbare ute hos naboer fordi bakgrunnsstøynivå kan ligge tett opptil grenseverdien.
- > Målemetoden klarer ikke tallfeste L_{5AF} nøyaktig for hver måling, kun (prosentvis) antall hendelser over grenseverdien.

Det bør fortsatt vurderes hvilke perioder grenseverdien L_{5AF} skal gjelde for, og om L_{A1} kan være en alternativ størrelse for vurdering mot grenseverdien.

Videre bør det fortsatt være mulig for Rudskogen Motorsenter å utføre slike ytterligere støyreducerende tiltak som tidligere har vært foreslått for å kompensere for eventuell reduksjon av driftstid i utslippstillatelsen. Beregninger av støyreducerende tiltak vil kunne si noe om forventet reduksjon av støynivå, men ikke uten en viss usikkerhet. Eventuelt kan man overdrive støytiltakene eller kombinere dem for å søke et sikrere tallgrunnlag.

Under nevnes kort noen slike mulige støytiltak (i tilfeldig rekkefølge):

- > Flere og større støyvoller og støyskjermer, gjerne i sammenheng med økt publikumskapasitet.
- > Bygninger som støyskjermende objekter.
- > Skjærping av grenseverdi for maksimalt lydnivå på banen.
- > Reduksjon av aktiviteter med mest støy, og økning av aktiviteter med mindre støy.

COWI forventer at støytiltak som nevnt over med stor sannsynlighet vil kunne sikre at grenseverdier for støy hos naboer blir tilfredsstillt.



Uttalelse fra Østfold fylkesting, vedtatt 27.10.05:

Rudskogen Motorsenter - et nasjonalt anlegg for motorsport

Fylkestinget i Østfold vil med dette støtte utbyggingen og etableringen av Rudskogen som et nasjonalt anlegg for motorsport. Anlegget er beregnet på alle typer av motorsport både for biler og motorsykler.

Rudskogen motorsenter har drevet profesjonelt motorsenter i ca.10 år, og er i dag et veletablert anlegg med godt renommè innenfor motorsporten. Det arrangeres årlig ca.150 arrangementer med godt over ca.60.000 besøkende. NAF driver en glattkjøringsbane på området og KNA har engasjert seg i utbyggingsplanene.

Med de utbyggingsplanene som foreligger vil Rudskogen samle alt typer sportsaktiviteter for bil og motorsykkel. Borg MC er kjent for å ha bygget opp et godt og profesjonelt motorsykkelmiljø innenfor de fleste grener beregnet på aldergrupper fra barn, ungdom til voksne.

Med sine utbyggingsplaner vil Rudskogen tilby nye baner, servicebygg og et nytt trafikksikkerhetscenter av ypperste klasse.

Bilorganisasjonene KNA, NAF og Norges Bilsportforbund har støttet Rudskogen som det beste av de aktuelle prosjektene ut fra beliggenhet, støy, nærhet til markedet samt økonomi, driftskompetanse og investeringer. Innenfor 2.5 times reisetid er det ca.4 mill mennesker. Østfold har kortere vinter enn andre anlegg, derfor vil Rudskogen ha vesentlig lengre sesong.

Oslo kommune har også støttet Rudskogen som et nasjonalt motoranlegg og fremmet forslag om samarbeid i forbindelse med å tilby sportslige aktivitetstilbud for ungdom.

Sammen med Rakkestad flyplass vil Rudskogen motorsenter kunne tilby unike muligheter for samhandling og sambruk innenfor alle typer motor - og luftsport.

Rakkestad og Sarpsborg har et sårbart næringsliv bygd på råvarer fra primærproduksjon. Et nasjonalt anlegg for motorsport vil være et supplement innenfor opplevelses - og besøksnæringene.

Fylkestinget gir sin fulle støtte til videreutvikling av et nasjonalt anlegg for all motorsport på Rudskogen.

Vedtaket har også tilslutning fra vertskommunen Rakkestad og fra Sarpsborg kommune



RUDSKOGEN

Fra: Per Sunde[per@rudskogen.no]

Dato: 15. nov 2019 18.14.59

Til: Rosnes, Marte; FmOVPost

Kopi: Harald Huysman; John Thune (john.thune@outlook.com); Espen Halvorsen; Trond Iver Pedersen

Tittel: Vedr. varsel om endring av tillatelse (deres ref. 2019/11418)

Hei

Viser til varsel om endring av tillatelse (deres ref. 2019/11418) og vedlegger brev med våre kommentarer.
(Sendes kun pr e-post)

Mvh

Per Sunde



Rudskogen Motorsenter AS

Smalvollveien 34 | 0667 Oslo | Norway

Phone +47 22 08 00 60

Mobile +47 92 48 48 06

Mail per@rudskogen.no

Web www.rudskogen.no