



Høyringsnotat - Revidering av retningslinjer for motorferdsel

Surnadal kommune har retningslinjer for motorferdsel i utmark som normalt vert reviderte kvart fjerde år. 21.03.2024 vedtok kommunestyret å revidere retningslinjene eit år tidlegare for å raskare ha moglegheit til å innføre uavgrensa med turar til hytta for å transportere bagasje. Grunngevinga for å opne opp for uavgrensa med turar er at også dei som har hytta utan bilveg om vinteren, skal ha moglegheit til å transportere bagasje til hytta så ofte dei ønskjer.

Ein høyringsutkast vart vedtatt i Hovedutval for tenesteutvikling 05.02.2025. Då vart det bestemt å gå bort frå ubegrensa med turar og i staden auke frå 12 til 15 turar for å transportere bagasje til hytta. Ein viktig grunn til dette er at det ligg føre eit forslag til ny motorferdsellov som forbyr kommunar å gi ubegrensa med turar. Det finst derfor ein risiko for at ressursar blir brukt på å revidere retningslinjer som snart må reviderast på nytt.

Kvar løyve som blir tildelt, har liten påverknad på naturen. Difor er det ikkje krav til søkjar om å utrede effekten på naturmangfald, friluftsliv og andre interesser slik det er ved større tiltak. Det gjer det krevjande å vurdere fordelar og ulemper ved behandlinga av kvar søknad. Ikkje minst samla belastning som skal vurderast ved kvar søknad, er utfordrande å ta stilling til. Mangel på kunnskap skal ikkje vere til hinder for å seie nei til ein søknad. Likevel er det vanskeleg å seie nei til ein søkjar med grunngevinga at naboane frå før har løyve til mange turar.

Det hadde vore fornuftig om ein gjorde ei utgreiing av effektane på naturmangfaldet når retningslinjene blir reviderte for å få heilskapen. Administrasjonen har vore i kontakt med andre kommunar, statlege myndigheiter, utgreiarar og forskarar. Ingen har bra forslag på korleis dette kan utgreiast.

Administrasjonen har difor på eiga hand gjort ei oversikt over omfanget av køyringa og dei konfliktane den gir i dette saksframlegget.

Saksframlegget har lite fokus på barmarkskøyning og luftfartøy. Grunnen er at det ikkje er foreslått nokre endringar i retningslinjene som rører barmarkskøyning eller luftfartøy. Det er også få søknader om dette i forhold til køyring på vinterføre.

Endringar i retningslinjene

På grunn av at det vart gjort ei grundig gjennomgang av retningslinjene i 2022, er det få endringar som treng å gjerast i denne omgangen.

I tillegg til å auke antall turar for å transportere bagasje til hytta, er det òg tatt inn at løyve gjeld for fem år, ikkje som tidlegare at dei vert ugyldige når nye retningslinjer vert vedtekne. Med nesten tre hundre søknader første sesongen er det svært omfattande arbeid for administrasjonen kvart fjerde år. Det gir lange saksbehandlingstider og anna arbeid må utsetjast. Når dei er gyldige i fem år, vert det ei meir jamn arbeidsbelastning.

I forslaget frå administrasjonen er det tatt inn at alle utanfor verneområde har 15 turar for å transportera bagasje. Det er òg mogleg å gjere ei soneinndeling der ein i område med mange hytter og mykje anna påverknad frå menneskeleg aktivitet får fleire turar. Ei inndeling kunne òg vere at dei som har kort strekning og difor ikkje skaper forstyrringar over store område, får fleire turar.

Motorferdsel i Surnadal

Omfang av køyringen

I 2011 vart det vedteke at ein hadde moglegheit til å få seks turar for å transportere bagasje til hytta. Det vart auka til åtte turar i 2015. I 2022 vart det foreslått å auke med to turar då forslaget vart sendt på høyring, men under politisk behandling vart det auka til tolv turar i staden for ti. To turar ekstra kan verke som ei lita forandring, men over tid har turane auka til det dobbelte utan meir vurdering i

saksframlegget enn at det er negativt for reindrift, friluftsliv og naturmangfald. Det er difor eit døme på eit snikande aukande press på naturen saman med inngrep og anna som påverkar naturmangfaldet og friluftslivet negativt.

Tal på løyver for å transportere bagasje til hytta har også auka. I 2011 var det 130 løyver, men i skrivande stund er det 308. Total tillaten auke for å transportere bagasje til hytta har derfor auka med 373 % på 13 år. Dei fleste har i tillegg løyve til å køyre ved så mykje dei treng i tre dagar per sesong, anten frå vedteig eller frå parkeringsplass. Tre dagar med vedkøyring i skytteltrafikk har vore uendra sidan 2011, men tidlegare var det få som hadde løyve til vedkøyring.

Ein del brukar ikkje alle turane dei har løyve til. Tidlegare var det krav om å levere gammal køyrebok for å få ei ny. Nokre trur det framleis er slik og sender inn køyreboka. Sidan det vart utvida til 12 turar per hytte har ni personar sendt inn køyrebøker. Ein hadde berre løyve til vedkøyring, ein hadde berre til å transportere bagasje. Resten hadde begge. I gjennomsnitt vart det køyrt 4,8 turar for å transportere bagasje og ein dag for vedkøyring per løyve. Berre ein brukte alle turane for å transportere bagasje. Dette er ikkje eit representativt utval sidan det er større sannsyn for at personar som brukar skuteren meir kjenner til at dei ikkje må sende inn køyreboka.

Administrasjonen har sett på 26 køyrebøker som vart sendt inn for sesongen 2020/2021 då det framleis var åtte turar per hytte. To av køyrebøkene var for vedkøyring, alle dagar hadde vorte brukte av begge løyveinnehavarane. Dei resterande 24 hadde brukt i gjennomsnitt 5,5 turar, sju av dei hadde brukt alle åtte turane.

Etter siste revideringa av retningslinjene har det kome 31 søknader om transport av person med funksjonsnedsetjing, dei fleste til hytta. Det er usikkert kor mange som har vorte godkjende. Grunnen til det er at den oversikta administrasjonen har ikkje skilte på godkjenning av søknaden og avslag på transport av person med funksjonsnedsetjing, men godkjenning av andre køyreformål som det har vore søkt om samtidig. Personar som har fått godkjent løyve til hytta som funksjonsnedsett utanfor verneområde får uavgrensa med turar.

I tillegg til transport til hytta for hytteeigar er det også fem innvilga søknader med andre køyreformål på vinterføre sidan 2022. Det er til dømes å preparere skispor for andre enn dei organisasjonar som har direkte heimel i lov å preparere og å arrangere konkurransar.

Det har vorte tildelt åtte løyver for å fly helikopter sidan 2022. I henhold til retningslinjene skal ein vere ekstra restriktiv til å gi løyve i perioden 1. april til 15. juli på grunn av at mange dyr er meir sensitive i yngleperioden. Det har vist seg å vere ein periode då dei fleste vil gjennomføre lufttransport. Berre ein søknad har heilt halde seg utanfor denne tidsperioden, men den var i staden konfliktfylt på grunn av at transporten skulle skje i reinområdet i brunsten. Ein del transport kan planleggast så den kan gjennomførast på vinterføre om ein planlegg i god tid, men nokre gonger er helikopter meir skånsam enn skuter på grunn av at forstyrringa føregår over kortare tid.

Det har berre vore ein søknad om barmarkskøyring sidan 2022. Den vart innvilga med ein del vilkår, blant anna at køyringa skulle føregå på frossen mark.

I henhold til Miljødirektoratets kommunestatistikk over klimagassutslepp slepper skutere i Surnadal ut 137 tonn karbondioksidekvivalenter. Det tilsvarar 0,4 % av dei totale utsleppa innanfor kommunen sine grenser. Statistikken er basert på tal registrerte skutere i Surnadal, estimert drivstofforbruk og køyrelengd per skuter.

Hvor foregår motorferdsel i utmark?

Dei mest populære startstadene i Surnadal er:

- Vintervegane for Austre Nordmarksveg

- Langs Vestre Nordmarksveg
- Øvre delane av Bøverdalen, køyringa er mest på nordsida av dalen
- Åsskardhøgda
- Sjøsetra
- Vinddøldalen

I Nordmarka skjer ein stor del av køyringa langs vegane og over Krokvatnet. Det betyr at ein har to område med lite motorferdsel som delast opp av ein korridor med mykje forstyringar. Om det i tillegg blir etablert ei løype for skuterkøyning i Nordmarka, vil fleire område bli dårleg eigna for artar som treng å vere uforstyrta.

I Bøverdalen går mykje trafikk frå Brattset, men det er mange som køyrer til hyttene sine frå andre stader, spesielt i dei øvre delane av dalen, opp på fjellet til hyttene sine på nordsida av dalen.

Frå Åsskardhøgda går trafikken opp til Belevatnet før den delast opp til hyttene.

Sjøsetra går langs vegen opp til Sjøsetervatnet.

I Vinddøldalen begynner dei fleste frå vegenden og køyrer langs vegen til dei køyrer kortast mogleg veg til hytta si i terrenget.

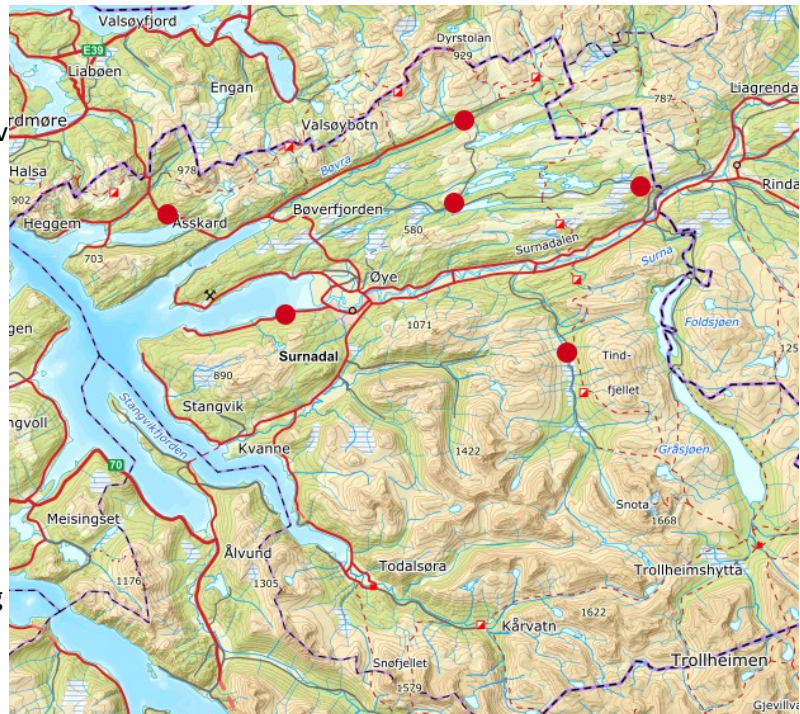
Dei naturområda som har minst motorferdsel er:

- Trollheimen landskapsvernområde
- Utanfor Trollheimen landskapsvernområde, unntatt Vinddøldalen og Follidalen
- Langura
- Nord for Krokvatnet, aust for Litlbørvatnet, her er ei løype for fornøyelseskøyning planlagt
- Vest for Nordmarka skisenter
- Belevatnet til Holtakammen
- Sørvestlege delane av Strengen
- Bølia
- Nord for Bøfjorden

Påverknad på naturmangfald

Dyr reagerer på lyd og rørsler om det kjem over eit bestemt nivå, sjølv om det er ei ny trussel som ikkje påverka artens evolusjon (Lindberget & Skarin 2014). Dyret veit ikkje om forstyringa er ei trussel eller noko som kjem til å passere. Det har lågare negativ påverknad på moglegeheita til å spreie gena sine vidare om dyret reagerer for mange gonger med å flykte nokre hundre meter eller kilometer unødvendig enn å bli drepen eller skadd av ein predator eller jeger (Bouskila & Blumstein 1992).

I studiar som viser korleis forstyringar påverkar dyreartar, avheng resultatata avhengig av metoden. I studiar frå Canada på caribou viser berre 13 % av studiane som ser på mindre skala (mindre enn 2



Dei mest populære områda å starte køyringa ved er markerte med raud prikk.

km) eller over kort tidshorisont (nokre dagar) at dyra påverkast negativt. Ser ein over lengre tid eller over større område viser 83 % av studiane negativ effekt.

I studiar på ulike pattedyr og fugleartar viste at for dei fleste artar kan ein måle lågare populasjonsstorleik 5 km frå forstyrrelser for dei fleste pattedyrartar og ein kilometer for dei fleste fugleartar. For skuterkøyring har studiar vist påverknad inntil 4 km for tamrein, 0,3 km for elg, 0,3 km kronhjort og 1,3 km for kongeørn (Vistnes & Nelleman 2008). Dei individ som blir verande i område med mykje menneskeleg aktivitet har høgare stressnivå enn dei som er lenger unna (Kenny & Knight 1992).

All ferdsel forstyrrar dyr, også ferdsel til fots og på ski. I tillegg til støy blir forskjellen mellom ein person som brukar muskelkraft og ein som brukar motor, at rekkevidda blir lengre med motoren. Det blir difor lettare for fleire å kome til område som er for vanskelege å nå utan motor. Dette er område der dyr som er sky, har sine leveområde. Med ein motor ferdest ein lenger, så ein rekk å forstyrre fleire dyr i løpet av ein dag.

Dyr er meir utsette for forstyrringar når dei har ungar. Hunnene eller begge foreldra må tilgodese energibehovet for ungane i tillegg til seg sjølv. I tillegg har dei små reservar etter vinteren, som også er ei sårbar periode. Det er vanskelegare å finne mat, maten kan ha mindre næring og det trengs meir energi for å halde seg varm og bevege seg i snøen. Sommaren og hausten er mindre sårbar for dei fleste artar, men det er ein viktig periode for å bygge opp reservar til vinteren.

For å ivareta yngleperioden er det vanskelegare å få løyve til å køyre frå 20. april til 15. juli. Få individ har ungar tidlegare på året, men blant anna rovfuglar er eit unntak. Nokre rovfugleir er registrerte i Sensitive artsdata som er ei kartløyving som er lukka for allmenta. Det kan då takast omsyn til hekkelokalitetane gjennom å stille vilkår om alternativ trasé deler av året. Ein annan trasé kan nokre gonger vere dårlegare sidan den ofte er lengre, og ein ikkje har full oversikt over naturverdiane. Det trengs ofte ei avstand på 500-1000 meter frå reir for å unngå forstyrringar (Multiconsult 2018). Ein må hugse på at foreldra ofte er ute og jaktar og kan bli forstyrra også lenger unna.

Også tid på døgnet har betydning. Mange artar er mest aktive ved gryinga og skyminga. Med avgrensingar om at køyring berre er tillatt midt på dagen, kan konfliktene minkast (Colesvott & Gillingham).

Miljødirektoratet har laga ei oversikt over kva artar ein må ta ekstra omsyn til, artar av nasjonal forvaltningsinteresse. Dei fleste artane er på raudlista, men nokre er ikkje truga i Noreg. Dei er i staden meir omsynskrevjande enn andre artar eller har ein stor del av den europeiske bestanden i Noreg, ansvarsartar. Dei artane av nasjonal forvaltningsinteresse som oftast er registrert i område med motorferdsle er i tabellen under. Mange fleire artar kjem i konflikt med nokre få løyver. Lista skulle bli lengre om ein tok med køyring i sommarsesongen då fleire artar er aktive. Talet på artar blir også mindre på grunn av at ein stor del av køyringa i Surnadal føregår i dei same naturtypene, fjellnær skog.

Art	Grunngjeving til nasjonal forvaltningsinteresse	Trusselnivå	Grunnar til bestandsnedgang
Granmeis	Sårbar på raudlista	26-49 % nedgang på ti år	Fragmentering av habitat. Dårleg tilgang til morkne trestammar til reir.

Tretåspett	Nær truga på raudlista	Stor usikkerheit om bestandsstorleik og utvikling. Mindre enn 10 000 individ i Noreg, meir enn 5 % nedgang på ti år.	Flatehogst og hyttebygging i fjellnær skog.
Gråspett	Spesielt omsynskrevjande		Ingen store truslar peikar seg ut som at dei truar gråspetten, men mange faktorar påverkar bestanden negativt.
Hønsehauk	Sårbar på raudlista	Mindre enn 10 000 individ, meir enn 10 % bestandsnedgang på 21 år.	Næringstilgang, skogdrift, pesticid og ulovlege uttak.
Havørn	Ansvarsart, cirka 50 % av den europeiske populasjonen er i Noreg		Ingen store truslar peikar seg ut som at dei truar havørna, men mange faktorar påverkar bestanden negativt.
Kongeørn	Spesielt omsynskrevjande		Ingen store truslar peikar seg ut som at dei truar kongeørna, men mange faktorar påverkar bestanden negativt.
Dvergspett	Spesielt omsynskrevjande		Tap av leveområde.
Hare	Nær truga på raudlista	25 % nedgang på ti år	Klimaendringar, framande artar og parasittar.

Artsdatabanken har ikkje ført opp motorferdsel som ei negativ påverknad for nokre av dyra. På grunn av at dyr unngår område med forstyrringar, samverkar det med anna påverknad som gjer at bra areal forsvinn, anten på grunn av at det vert bygd ned eller mistar verdi.

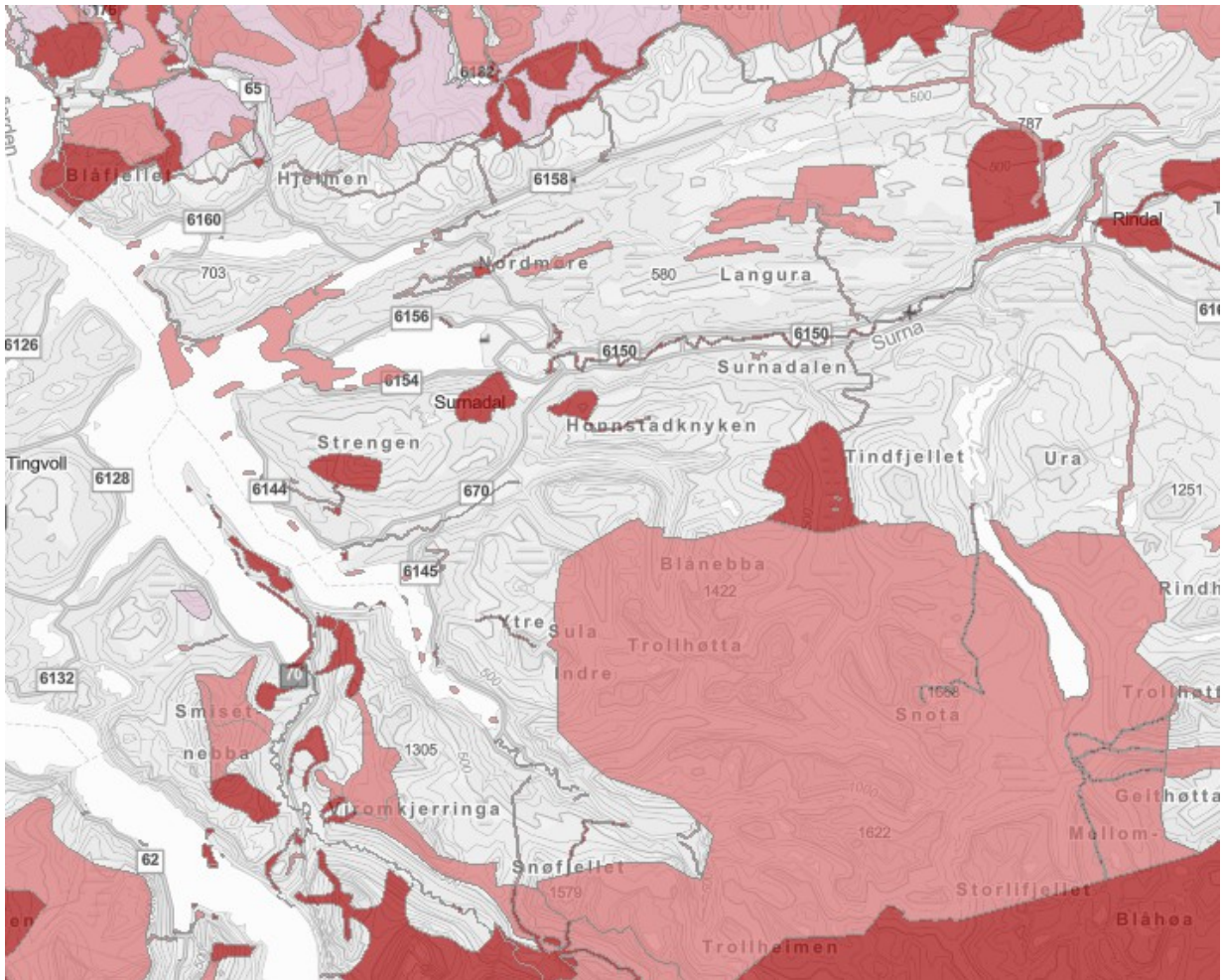
I databasane er det få registreringar av hekkelokalitetar nærtrasear, ofte er det berre observasjonar som er registrerte. Unntaket er havørn og kongeørn som ofte har reirlokaltetar registrerte. Fleire av reira har heilårsåpne vegar med mykje trafikk nærare enn den anbefalte avstanden til forstyrringar. At dei likevel brukar reira kan skuldast at individ som er mindre skye brukar desse lokalitetane. Ein annan grunn kan vere at dei har lært seg at bilane som passerer ofte er ufarlige, men når ein skuter passerer ein sjeldan gong, opplevast det som ei trussel, og auka skutertrafikk kan medføre at reiret vert forlate (Knight & Cole 1995).

Påverknad på friluftsliv

I ei undersøking gjennomført blant skigåarar i løyper for både skutere og skigåarar (Lindberg et al. 2001) vart det spurt kva som gjer at naturopplevinga påverkast negativt av snøskutere. Dei fleste svarte støy, bensinlukt kom på andreplass og synet av skuteren på tredjeplass. Fleirtalet i studien ønskte løyper utan skutere, sjølv om studien berre inkluderte personar som valde å gå på tur i skuterløypa.

At skutertrafikken påverkar opplevinga av skituren negativt vart understreka i ei undersøking frå Troms der ein stilte spørsmål om naturopplevinga og synet på motorferdsel til folk som var på skitur. Nokre av deltakarane i studien hadde kort tid tidlegare vorte passerte av ein skuter. Det viste seg då

at dei som vart passerte av skuteren hadde redusert opplevingsverdi og var meir negative til motorferdsel enn dei som ikkje møtte motorisert ferdsel på turen (Vittersø et al. 2004).



Kartlagte friluftsområder. Mørkere rød farge betyr høyere verdi.

Kor mykje motorferdsel forstyrrar er ikkje berre avhengig av støynivå som varierer med køyretøy, vêr og terreng. Også kvar ferdsla skjer har betydning. Nært vegar og hytteområde der ein kan forvente støy frå trafikk og anna menneskeleg aktivitet, er det høgare aksept enn langt ute på fjellet. Aksepten er ofte større når ein veit at køyringa er eit nytteføremål, til dømes å preparere skiløyper, enn om det er fornøyleseskøyting (Miljødirektoratet 2018).

Det er framfor alt ved Austra Nordmarksveg det er preparerte skiløyper på same staden som mange køyrer skuter. Mange går ikkje på ski i løyper, så det er konflikt på fleire stader.

Naturmangfaldlova stiller krav om at ein vurderer samla belastning på naturmangfald. Sjølv om det ikkje står spesifikt i lovverket at samla belastning også må vurderast for friluftsliv, må ein også hugse at det også påverkast negativt av den totale belastninga av motorferdsel og inngrep.

Påvirkning på reindrift Reindrift i Surnadal kommune

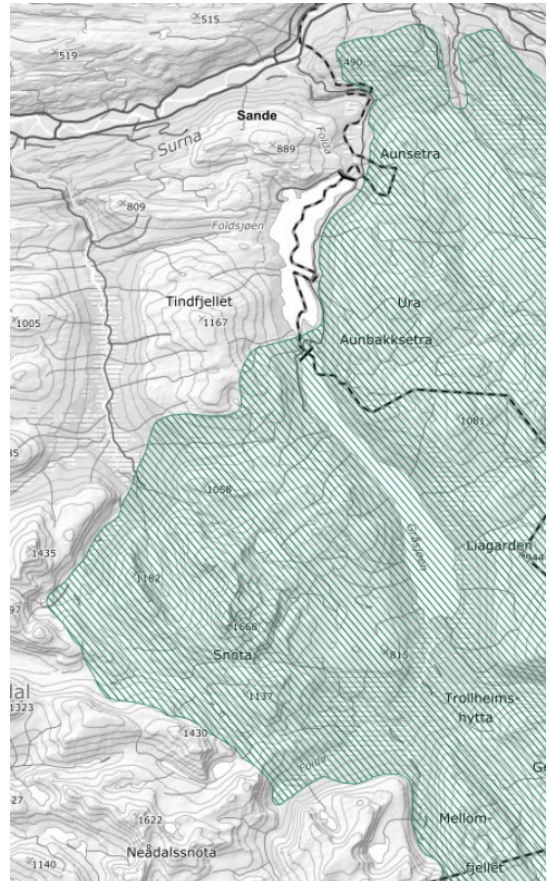
Reindrift i Surnadal kommune føregår til stor del i Trollheimen landskapsvernområde. Her stillast strengare vilkår for å få løyve til å køyre på grunn av at ein i tillegg til motorferdsellova må forhalde seg til verneforskrifta. Vanleg praksis er at ein får tre turar med snøskuter per sesong for å transportere bagasje til hytta. Endring i retningslinjene påverkar derfor reindriften i liten grad, men det føregår også reindrift utanfor verneområdet i både Folddalen og Vinddøldalen. Desse områda brukast framfor alt tidleg og seint på skutarsesongen.

Reinsdyra oppheld seg i Surnadal store delar av barmarkssesongen. Dei kan derfor kome i konflikt med barmarkskøyring og helikoptertransport. Spesielt i kalvingsperioden om våren og brunstperioden om hausten er reinsdyra meir sensitive for forstyrringar. Dette er noko som må takast med i vurderinga når søknader blir behandla.

Ulovleg køyring

Ifølgje politiet førekjem omfattande ulovleg fornøyelseskøyring i Surnadal. Å ikkje føre opp turar i køyreboka førekjem også, men er ikkje eit utbreidd problem. Ulovleg fornøyelseskøyring er ikkje noko som takast opp i retningslinjene, men den påverknaden det har på naturen må takast med når samla belastninga skal vurderast.

Persontransport er ikkje tillate, anna enn for spesielle føremål. Skal ein transportere bagasje til hytta kan ein likevel la personar sitje på om det er plass. Når kommunen har informert innbyggjarar om dette er ofte svaret at dei skal sjå til å ha nokre vedsekkar på skuteren når dei har med passasjerar slik at dei køyrer lovleg. Å ta med bagasje berre fordi ein skal køyre lovleg eller vere umogleg å kontrollere kan forventast å auke om ein har fleira turar.



Kartet viser vårbeite som byrjar i april. Ein må forvente at reinsdyr også oppheld seg mellom Gråsjøen og Vinddøldalen. Dette er eit område med lite motorferdsel.