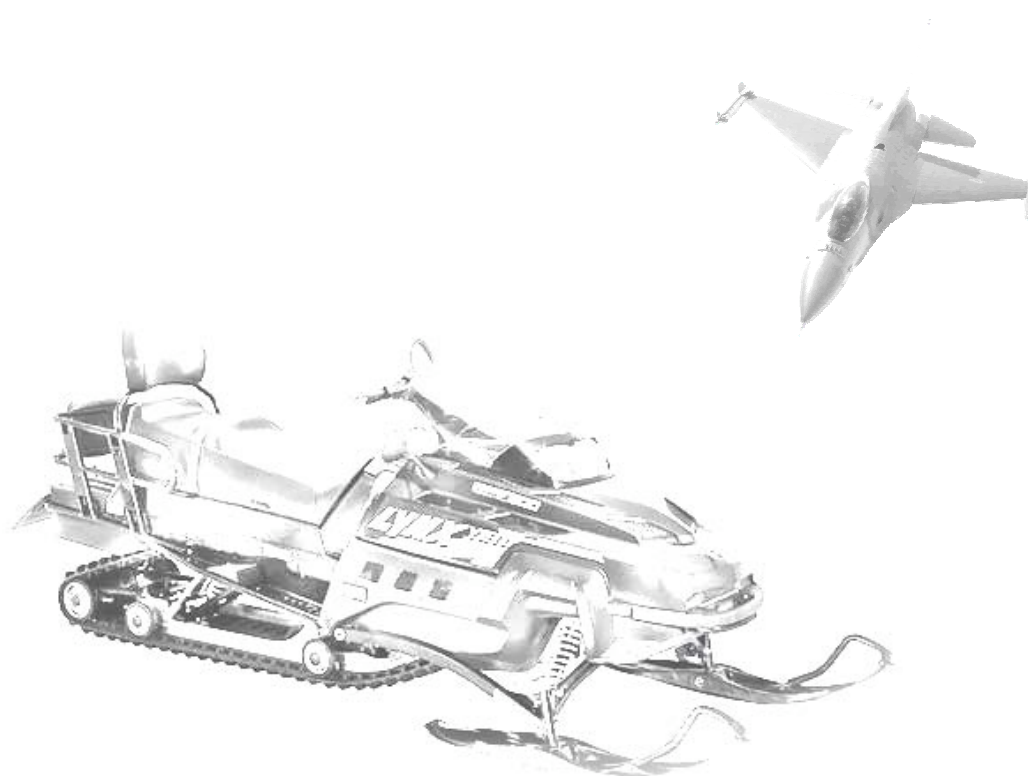


# Vern av Breheimen-Mørkridsdalen

Konsekvensutredning. Tema: Motorferdsel



# Vern av Breheimen-Mørkridsdalen

KONSEKVENsutredning. TEMA: MOTORFERDSEL

# Miljøfaglig Utredning AS

Rapport 2008-16

<b>Utførende institusjon:</b> Miljøfaglig Utredning AS	<b>Prosjektansvarlig:</b> Pål Alvereng
	<b>Prosjektmedarbeider(e):</b>
<b>Oppdragsgiver:</b> Fylkesmannen i Oppland	<b>Kontaktperson hos oppdragsgiver:</b> Jørn Karlsen
<b>Referanse:</b> Alvereng, P. 2008. Vern av Breheimen-Mørkridsdalen. Konsekvensutredning. Tema: Motorferdsel. Miljøfaglig Utredning rapport 2008-16. ISBN 978-82-8138-296-1	
<b>Referat:</b> Miljøfaglig Utredning AS har utført en konsekvensutredning på tema Motorferdsel i forbindelse med Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane sitt oppdrag om å utrede vern av Breheimen-Mørkridsdalen. Utredningen vurderer konsekvensene for en videreføring og ønsket utvikling av motorferdsel innenfor utredningsområdet ved et eventuelt vern. Verneplanene opererer med tre alternativer i tillegg til 0-alternativet.  Alternativ 1A opererer med nasjonalpark som hovedverneform og med mindre delområder vernet som landskapsvernområder og naturreservater. Alternativ 1B opererer også med nasjonalpark som hovedverneform og delområder vernet som landskapsvernområder, men uten naturreservater. Alternativ 2 opererer med landskapsvern som eneste verneform.  Konsekvensene for en videreføring av dagens aktivitet og ønsket framtidig utnyttelse av motorferdsel innenfor utredningsområdet vurderes for hvert av de fire alternativene med referanse til dagens situasjon. Utredningen foreslår avbøtende tiltak som kan redusere de negative konsekvensene av vernet.	
<b>4 emneord:</b> Vern Konsekvensutredning Motorferdsel Breheimen	

# Forord

I forbindelse med utredning av vern av Breheimen-Mørkridsdalen har Miljøfaglig Utredning AS på oppdrag fra Fylkesmannen i Oppland, gjennomført en konsekvensutredning på tema Motorferdsel.

Kontaktperson fra oppdragsgiver har vært overingeniør Jørn Karlsen. Prosjektleder fra Miljøfaglig Utredning AS har vært naturforvalterkandidat Pål Alvereng. Rapporten er utarbeidet av Pål Alvereng.

Jeg vil takke alle som har hjulpet til med å fremskaffe nødvendige opplysninger. Det er ikke gjennomført noen form for feltregistreringer og arbeidet er derfor i stor grad basert på deres bidrag. Alle vurderinger og konklusjoner står likevel for undertegnedes egen regning.

Alvestad, 08.05.2008  
Miljøfaglig Utredning AS

*Pål Alvereng*

# Innhold

FORORD.....	4
INNHold.....	5
SAMMENDRAG.....	7
1 INNLEDNING.....	10
2 UTREDNINGSPROGRAMMET.....	13
3 METODE.....	14
3.1 DATAGRUNNLAG.....	14
3.2 VURDERING AV VERDIER OG KONSEKVENSER.....	14
4 LOV OG REGELVERK.....	17
4.1 LOV OM MOTORFERDSEL.....	17
4.2 SENTRALE FORSKRIFTER.....	18
4.3 LOKALE FORSKRIFTER I SKJÅK, LOM OG LUSTER KOMMUNER.....	19
4.4 LAVFLYGING.....	21
4.5 FORSLAG TIL ENDRINGER I LOV OG REGELVERK.....	23
4.6 AKTUELLE VERNEBESTEMMELSER FOR BREHEIMEN - MØRKRIDSDALEN.....	24
4.6.1 Ulikheter.....	24
4.6.2 Aktuelle vernebestemmelser for nasjonalpark.....	24
4.6.3 Aktuelle vernebestemmelser for landskapsvernområde.....	25
4.6.4 Aktuelle vernebestemmelser for naturreservat.....	26
5 UTREDNINGSSOMRÅDET.....	27
6 STATUS - VERDI.....	28
6.1 BERØRTE KOMMUNER - MOTORFERDSEL GENERELT.....	28
6.2 DAGENS MOTORFERDSEL I UTREDNINGSSOMRÅDET.....	29
6.2.1 Statens naturoppsyn (SNO).....	31
6.2.2 Forskningsinstitusjoner.....	31
6.2.3 Lokalt fjelloppsyn.....	32
6.2.4 Leiekjøring.....	32
6.2.5 Landbruk/vannveier.....	34
6.2.6 Tamreindrift.....	35
6.2.7 Røde Kors hjelpekorps.....	36
6.2.8 Forsvarets lavflyging.....	37
6.2.9 Forsvarets øvingsaktivitet på bakken.....	38
6.2.10 Kraftanlegg/snømåling.....	38
6.2.11 Drift av turisthytter.....	41
6.2.12 Private hytter, oppsett og vedlikehold.....	42
6.2.13 Dispensasjonsløyver.....	43
6.2.14 Filmproduksjon.....	44
6.2.15 Sturviltjakt.....	44
6.2.16 Fiske.....	44
6.2.17 Kvisting og løypeoppkjøring.....	45
6.3 KONKRETE PLANER OG UTVIKLINGSTENDENSER.....	46
6.4 KONKLUSJON - VERDI.....	48
7 TILTAKETS VIRKNING OG KONSEKVENSER.....	50
7.1 0-ALTERNATIVET - IKKE VERN, FRAMSKREVET.....	50
7.1.1 Generelt om vurderingen av 0-alternativet.....	50

7.1.2	Tiltakets virkninger og konsekvenser .....	51
7.2	ALTERNATIV 1A.....	55
7.2.1	Om tiltaket .....	55
7.2.2	Tiltakets virkninger og konsekvenser .....	56
7.3	ALTERNATIV 1B.....	61
7.3.1	Om tiltaket .....	61
7.3.2	Tiltakets virkninger og konsekvenser .....	62
7.4	ALTERNATIV 2.....	67
7.4.1	Om tiltaket .....	67
7.4.2	Tiltakets virkninger og konsekvenser .....	67
8	SAMMENSTILLING - VERDI OG KONSEKVENSER .....	72
9	FORSLAG TIL AVBØTENDE TILTAK .....	74
9.1	ALTERNATIV 1A.....	74
9.1.1	Endring av forskrift .....	74
9.1.2	Grensejustering .....	75
9.2	ALTERNATIV 1B.....	75
9.2.1	Endring av forskrift .....	75
9.2.2	Grensejustering .....	75
9.3	ALTERNATIV 2.....	76
9.3.1	Endring av forskrift for landskapsvernområdet.....	76
9.3.2	Grensejustering .....	76
9.4	INNSPILL TIL FORVALTNINGSPLAN .....	76
10	PROGRAM FOR VIDERE UNDERSØKELSER OG OVERVÅKING.....	77
11	REFERANSER .....	78
11.1	LITTERATUR.....	78
11.2	MUNTlige KILDER .....	80
	VEDLEGG 1 .....	82
	VEDLEGG 2 .....	88

# Sammendrag

## ***Innledende kapitler***

På oppdrag fra Fylkesmannen i Oppland har Miljøfaglig Utredning AS utarbeidet en konsekvensutredning på tema Motorferdsel i forbindelse med utredning av vern av Breheimen-Mørkridsdalen. Rapporten er utarbeidet på grunnlag av et utredningsprogram, fastsatt av Direktoratet for naturforvaltning (Direktoratet for naturforvaltning 27.02.2007).

Metodekapitlet (kap. 3) skisserer fremgangsmåte, hvor sentrale deler er hentet fra Håndbok 140 (Statens vegvesen 2006). I kapittel 4 redegjøres det for dagens motorferdselslov med tilhørende forskrifter og lokale forskrifter i de tre berørte kommunene, Skjåk, Lom og Luster. Det redegjøres også for bestemmelser som regulerer lavflyging. Det pågår for tiden en prosess med den hensikt å endre motorferdselsloven, og tilrådingen som er oversendt fra DN til Miljøverndepartementet, omtales.

De aktuelle verneforskriftene for de tre verneformene som er aktuelle i utredningsområdet, landskapsvernområde, nasjonalpark og naturreservat, foreligger som forskriftsmaler. Bestemmelsene om motorferdsel i disse forskriftsmalene omtales.

Utredningsområdet er vist med kart.

## ***Status og verdivurdering***

Status og eventuelle planer er innhentet fra oppdragsgivers beskrivelse av 0-alternativet (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 13.07.2007) samt utfyllende kommentarer og vurderinger fra kontaktpersoner innenfor næring og offentlig forvaltning. Uttrykk for utviklingstendenser og forvaltningspolitikk innenfor området er belyst med grunnlag i offentlige dokumenter.

Motorferdsel i utmark er generelt strengt regulert gjennom lov og forskrifter til lov, og det har vært en relativt streng praktisering av lovverket lokalt.

Aktiviteten er relativt liten pr. i dag innenfor utredningsområdet. En viktig årsak er terrengforholdene som gjør bruk av motorkjøretøy mindre attraktiv. Antallet dispensasjonssøknader er lite i samtlige kommuner, og det er ikke påvist vesentlig økning i antallet saker de seneste årene. En annen årsak kan være at samtlige tre kommunene har innført leiekjøringsordning, noe som fjerner litt av motivet for å kjøpe egen skuter.

Rovviltforvaltningen har stor nytte av motorferdsel i arbeidet med bestandsregistrering av jerv innenfor verneforslaget. Lokalt fjelloppsyn utfører nødvendige vedlikeholdsarbeider på egne hytter samt enkelte skjøtselsoppgaver vinterstid ved bruk av snøskuter, og selv om omfanget er lite, så er enkel framkommelighet en viktig forutsetning for kvaliteten av arbeidet.

Turisthytter og allmenningsbuer innenfor verneforslaget forsynes oftest ved hjelp av snøskutertransport, men enkelte også med helikopter. Kvistmerking av turistløyper er også en viktig forutsetning for bruken totalt sett, og nødvendig motorferdsel under formålet kommer ikke-motorisert ferdsel (turgåing) til nytte.

Forsvaret har ingen aktivitet på bakken innenfor utredningsområdet. Det foregår imidlertid av og til lavflyging over Breheimen, først og fremst jagerfly, men utenlandske helikoptre skal også ha hatt øvingstokt mellom fjellene her.

Røde Kors hjelpekorps genererer generelt lite motorferdsel innenfor utredningsområdet. Røde Kors oppfatter lokalkjennskap som en viktig del av beredskapen, og må øve der det forventes å kunne oppstå behov for assistanse. De tre aktuelle lokale hjelpekorpsene har hver for seg en øving hvert- eller annet hvert år i utredningsområdet. Øvrig aktivitet er begrenset til redningsoppdrag.

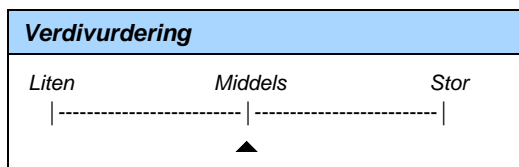
Kraftverkseiere utøver en del ferdsel med snøskuter til snømåling og tilsyn med anlegg. Snømåling foregår i området Raudalen-Grotli, mens tilsyn med anlegg foregår tett inntil, og stedvis såvidt innenfor utredningsområdet.

Det er få konkrete planer som vil føre til økt motorferdselsaktivitet i utredningsområdet. De mest konkrete, utvidelse av kraftanlegg i Fortunsdalen og gondolbane til Lomseggen, berører begge ytterkanter av utredningsområdet.

Samlet sett er det et forholdsvis lite press på det foreslåtte verneområdet fra motorferdselsinteresser, men de mest sentrale aktørene som benytter området, vil sannsynligvis i allefall ønske å opprettholde sitt aktivitetsnivå i tiden framover.

For angivelse av utredningsområdets verdi i forhold til "motorferdselsinteressene" er de to forhold som drar i hver sin retning. Det ene er at omfanget av motorferdsel er lite i utredningsområdet sammenlignet med omkringliggende områder (de fleste muntlige kildene har påpekt dette). Det andre er at for enkelte aktører er motorferdsel helt essensielt for å utføre de oppgavene de er satt til og har følgelig stor verdi. På denne bakgrunnen er verdien satt til *middels*, utredningsområdet sett under ett.

Utredningsområdets verdi i forhold til motorferdsel: Middels verdi



### **Virkning og konsekvens**

Det er videre med utgangspunkt i hvert utredningsalternativ foretatt en vurdering av virkning og konsekvens for hver aktør/aktivitet. Vurderingene er sammenfattet i en oppsummeringstabell.



I kapittelet om avbøtende tiltak er det gitt forslag til tillegg i forskrifter og forslag til justering av grensen for verneområde ved Lomseggen på grunn av konkrete planer om gondolbane opp fra Nissegården. Det er også gitt innspill til forvaltningsplan.

### Oppsummering

Tabellen nedenfor gir en sammenstilling av aktuelle aktører/aktiviteter innenfor utredningsområdet, med verdivurdering sett i forhold til tema motorferdsel og vurderingene av virkning og konsekvens for hvert av de 4 alternativene. Verdivurderingene er ikke angitt i teksten foran, bare samlet verdi.

Tabell 0.1 Sammenstilling av aktuelle aktører/aktiviteter innenfor utredningsområdet med verdivurdering samt virkning og konsekvens for hvert av de 4 alternativene.

Aktør / Tiltak	Verdi	0-alt.		Alt. 1A		Alt. 1B		Alt. 2	
		Virkn.	Kons.	Virkn.	Kons.	Virkn.	Kons.	Virkn.	Kons.
Statens naturoppsyn (SNO Lom)	**	0	0	0	0	0	0	0	0
Forskningsinstitusjoner	*	0	0	0	0	0	0	0	0
Lokalt fjelloppsyn	**	0	0	0	0	0	0	0	0
Leiekjøring	**	+	0	--	--	0	0	0	0
Landbruk/vannveier	**	0	0	0	0	0	0	0	0
Tamreindrift	****	0	0	---	---	0	0	0	0
Røde Kors Hjelpekorps	**	0	0	-	-	-	-	-	-
Forsvarets lavflyging	**	-	-	--	--	--	--	0	0
Forsvarets øvinger på bakken	*	0	0	0	0	0	0	0	0
Kraftanlegg/snømåling	***	+	+	-	-	-	-	-	-
Drift av turishytter	**	0	0	0	0	0	0	0	0
Private hytter, oppsett/vedlikehold	**	0	0	---	---	--	--	--	--
Dispensasjonsløyver	*	0	0	-	-	-	-	-	-
Filmproduksjon	**	++	++	-	--	-	--	-	--
Storviltjakt	*	0	0	+	+	+	+	+	+
Fiske	**	0	0	--	--	--	--	0	0
Kvisting og løypeoppkjøring	**	0	0	---	---	---	---	---	---
Øvrig motorferdsel / planer	**	++	++	---	---	---	---	---	---
Oppsummering	**	0/+	0/+	--	--	- / --	- / --	-	-
Beslutningsrelevant usikkerhet	Liten	Noe	Noe	Liten	Liten	Liten	Liten	Liten	Liten

### Tegnforklaring:

Vurdering av verdi		Vurdering av virkning				Vurdering av konsekvens			
***	Stor verdi	---	Stor negativ	+++	Stor positiv	----	Sv. stor negativ	++++	Sv. stor positiv
**	Middels verdi	--	Middels negativ	++	Middels positiv	---	Stor negativ	+++	Stor positiv
*	Liten verdi	-	Liten negativ	+	Liten positiv	--	Middels negativ	++	Middels positiv
0	Ingen verdi	0	Ingen virkning			-	Liten negativ	+	Liten positiv
						0	Ingen virkning		

Rangeringen av alternativene i forhold til tema motorferdsel blir slik:

1. 0-alternativet
2. Alternativ 2
3. Alternativ 1B
4. Alternativ 1A

Der 0-alternativet vil medføre minst negativ konsekvens i forhold til motorferdselsinteressene, og alternativ 1A vil medføre mest negative konsekvenser.

# 1 Innledning

Verneplanen for Breheimen-Mørkridsdalen som tiltak, fanges opp av *Forskrift om konsekvensutredninger av 13. desember 1996*, vedlegg I (Miljøverndepartementet 1996). Dette vedlegget angir hvilke tiltak som alltid skal konsekvensutredes etter forskriftens § 2. Oppfangingskriteriet er: *”Nasjonalparker og andre verneområder større enn 500 km<sup>2</sup> og nasjonalparker og andre vernetiltak på mer enn 250 km<sup>2</sup> dersom tiltaket fører til en vesentlig endring i dagens bruk for primærnæringene eller reiseliv i lokalsamfunnet.”*

Denne temarapporten er utarbeidet på grunnlag av et utredningsprogram, fastsatt av Direktoratet for naturforvaltning (Direktoratet for naturforvaltning 27.02.2007).

## **Utredningsalternativene**

*”Utgreiinga skal få fram konsekvensane av 0-alternativet og standard føreskrift for nasjonalpark og landskapsvernområde, samt naturreservat der Fylkesmannen vurderer det å være aktuelt.”* (Direktoratet for naturforvaltning 27.02.2007)

### **0-alternativet**

*”For utformingen av 0-alternativet fastsetter utredningsprogrammet at dagens situasjon skal legges til grunn, det vil si dagens aktivitets-, plan- og vernestatus. Konsekvensutredningen skal beskrive påregnelig utvikling ut fra faglige utredninger, konkrete planer, retningslinjer og virkemidler som er aktuelle. Dersom en vet at aktuelle rammer eller virkemidler vil bli endret i overskuelig framtid, skal utredningen ta hensyn til det. I den grad innspill er forenlige med dagens lovverk, er dette også trukket inn. Tidsperspektivet skal minst være fram til et eventuelt vern skal vedtas.”* (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 13.07.2007)

### **Alternativ 1A**

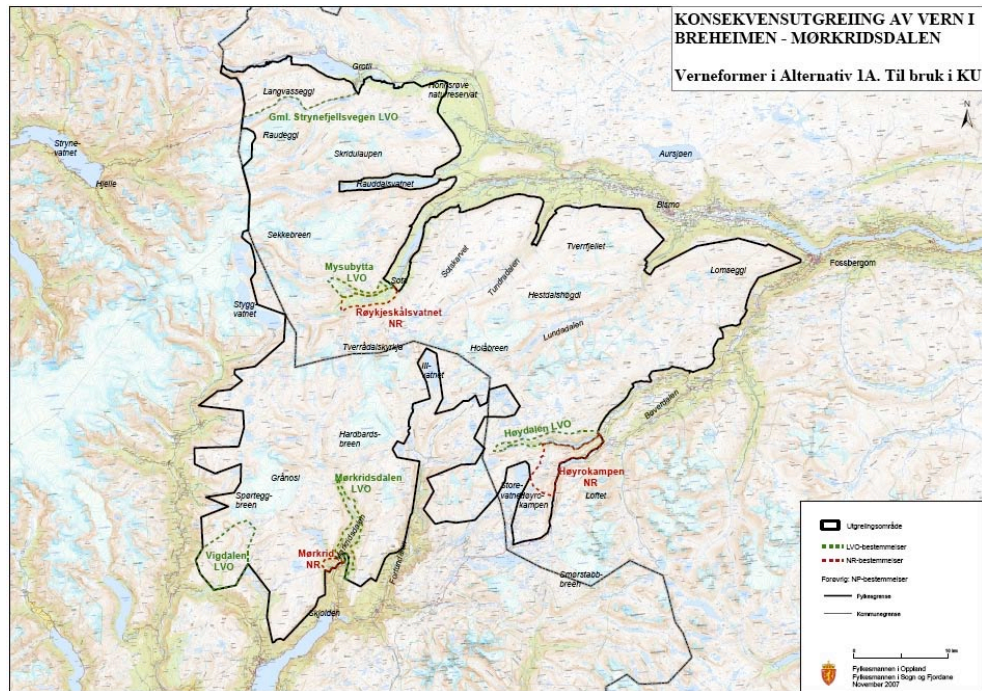
*”NP som hovedverneform innenfor utredningsområdet, men med LVO i følgende områder: Mysubytta i Skjåk, gamle Strynefjellsvei i Skjåk, Høydalen i Lom, Mørkridsdalen i Luster, Vigdalen i Luster, og NR i følgende områder: Røykjeskålvatnet i Skjåk, Høyrokampen i Lom og Mørkrid i Luster.”* (Fylkesmannen i Oppland 07.11.2007) (se Figur 1.1 på neste side)

### **Alternativ 1B**

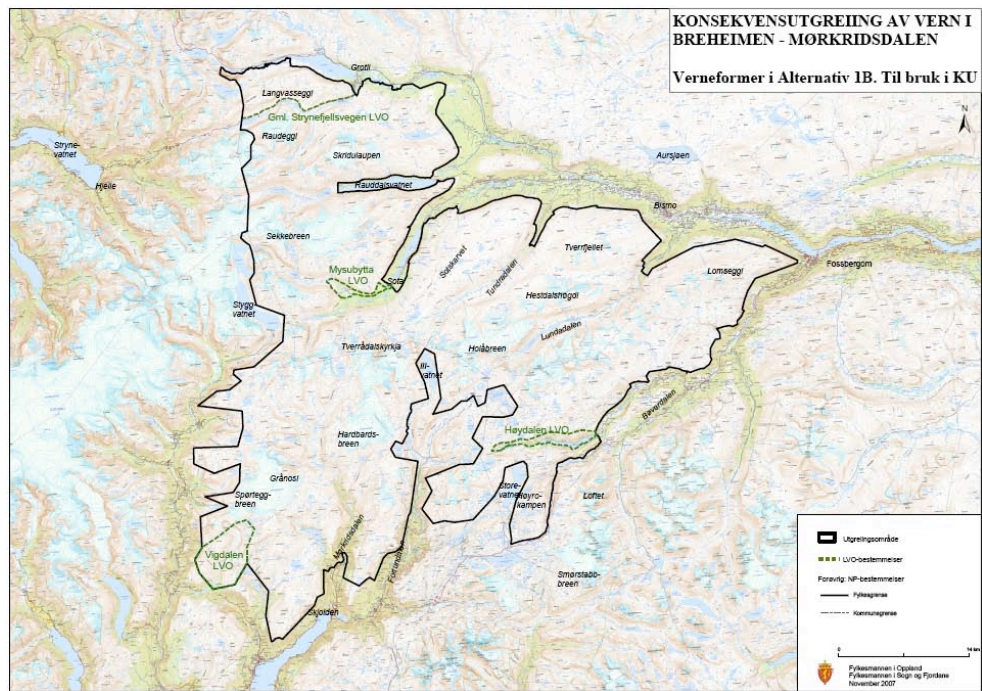
*”NP som hovedverneform innenfor utredningsområdet, men med LVO i følgende områder: Mysubytta i Skjåk, gamle Strynefjellsvei i Skjåk, Høydalen i Lom, Vigdalen i Luster”* (Fylkesmannen i Oppland 07.11.2007) (se Figur 1.2 på neste side)

### **Alternativ 2**

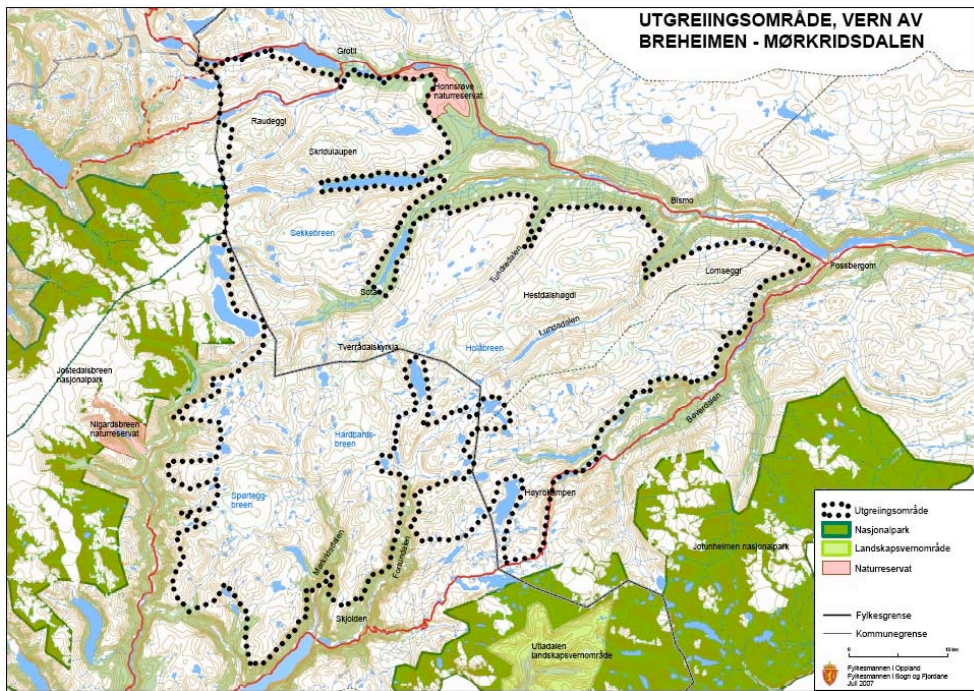
*”LVO i hele utredningsområdet.”* (Fylkesmannen i Oppland 07.11.2007) (se Figur 1.3 på neste side)



Figur 1.1 Alternativ 1A



Figur 1.2 Alternativ 1B



Figur 1.3 Alternativ 2, LVO i hele utredningsområdet. Kartet viser utredningsområdet.

## 2 Utredningsprogrammet

Utredningsprogrammet (Direktoratet for naturforvaltning 27.02.2007) beskriver hva utredningene skal svare på, og i noen grad også hvilke metoder og hvilket veiledningsmateriell som skal styre utredningsarbeidet. Utredningsprogrammet må sees i nær sammenheng med beskrivelsen av 0-alternativet (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 13.07.2007).

Beskrivelsen nedenfor om tema motorferdsel er hentet fra utredningsprogrammet (Direktoratet for naturforvaltning 27.02.2007):

1. "Gjeldende lov- og regelverk skal skildrast, inkludert pågåande prøveprosjekt i ein-skilde kommunar. Dagens bruk (formål og omfang) inkludert dispensasjonar med heimel i lov og forskrift om motorferdsel, forsvaret sin bruk av utgreiingsområdet til lågtflyging, Røde Kors Hjelpekorps sin bruk av området til øvingskøyring og løypekøyning skal skildrast. Vidare skal utgreiinga få fram konkrete planar for slik verksemd og eventuelle endringar i aktivitet framover. Behovet for forsvaret sin bruk av området til lågtflyging og bruken av området til anna operativ- og øvingsverksemd skal også vurderast.
2. "Utgreiinga skal få fram konsekvensane av 0-alternativet og standard føreskrift for nasjonalpark og landskapsvernområde, samt naturreservat der Fylkesmannen vurderer det å vere aktuelt for motorferdsle i utgreiingsområdet. Knyttar det seg spesielle konsekvenser til avgrensa område innanfor utgreiingsområdet, skal dette visast.
3. "Utgreiinga skal foreslå avbøtande tiltak til dei eventuelle negative konsekvensane som kjem fram i punkt 2. Dette kan skje både gjennom utforming av grenser, vernereglar og forslag til føringar i ein forvaltningsplan."

## 3 Metode

Metodekapitlet skisserer fremgangsmåten for behandlingen av utredningstemaet. Sentrale deler av metodekapitlet er hentet fra Håndbok 140 (Statens vegvesen 2006)

En helt sentral del av en konsekvensutredning er å fremstille dagens situasjon og 0-alternativet så detaljert og godt underbygd som mulig for det tema som skal konsekvensutredes. Hva er status? Hvilke muligheter, eventuelt begrensninger, gjelder allerede innenfor det utredningsområdet? Hvordan forventes disse mulighetene og begrensningene å endre seg i perioden fram til sannsynlig vernetidspunkt hvis det *ikke* fattes et vernevedtak. Konsekvensene av vernet er jo kun de ytterligere mulighetene og begrensningene som berører det enkelte tema etter et vern, de som altså ikke allerede er gjeldende under dagens forvaltningsregime.

### 3.1 Datagrunnlag

Datagrunnlag er et uttrykk for grundighet i utredningen, men også for tilgjengeligheten til de opplysningene som er nødvendige for å trekke konklusjoner på status/verdi og konsekvensgrad.

Status og eventuelle planer er innhentet gjennom kontaktpersoner innenfor næring og offentlig forvaltning. Uttrykk for utviklingstendenser og forvaltningspolitikk er forsøkt belyst med grunnlag i offentlige dokumenter.

Datagrunnlaget blir klassifisert i fire grupper som følger:

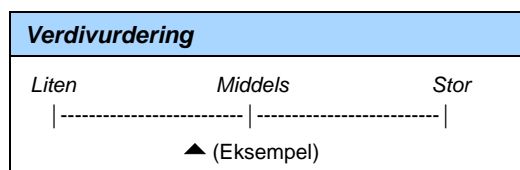
Klasse	Beskrivelse
1	Svært godt datagrunnlag
2	Godt datagrunnlag
3	Middels godt datagrunnlag
4	Mindre tilfredsstillende datagrunnlag

### 3.2 Vurdering av verdier og konsekvenser

Konsekvensutredningen følger en tre-trinns prosedyre som gjør analysen lettere å forstå og lettere å etterprøve:

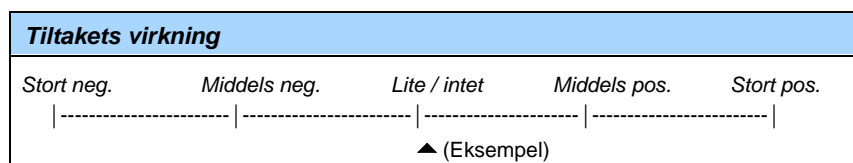
#### **Trinn 1 - Status/Verdi**

Det første trinnet er å beskrive og vurdere temaets status og forutsetninger innenfor utredningsområdet. Fastsettelsen av "verdi" er så langt som mulig basert på ønsker/behov uttrykt ved konkrete planer og sannsynligheten for å kunne realisere disse innenfor forventet forvaltningspraksis uten vern. Verdien blir fastsatt langs en skala som spenner fra *liten verdi* til *stor verdi* (se eks. under).



### Trinn 2 - Tiltakets virkninger

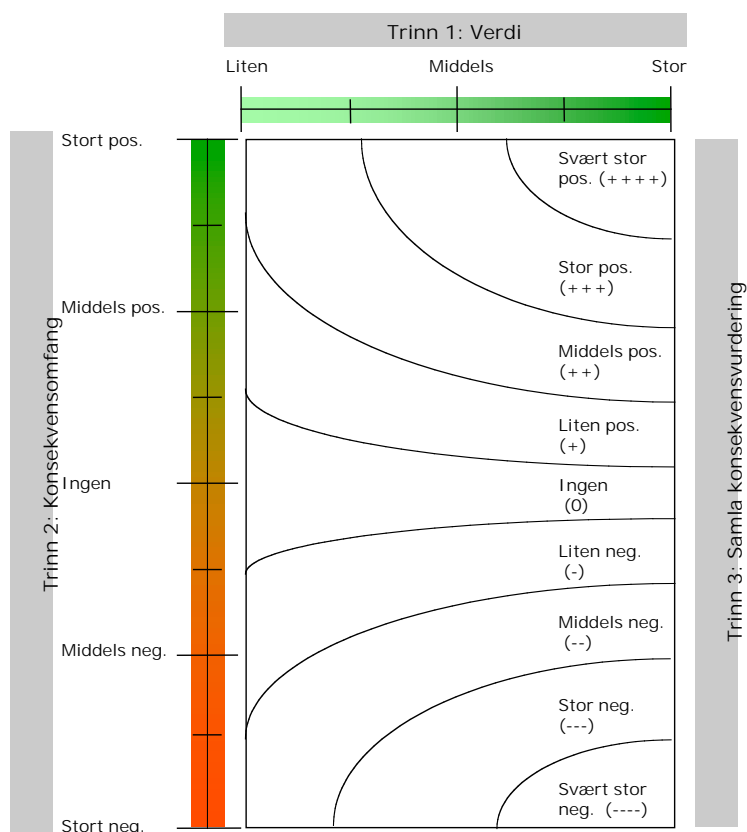
Trinn 2 består i å beskrive og vurdere type og omfang av vernets virkninger hvis det vedtas et vern (henholdsvis som Alternativ 1A, Alternativ 1B eller Alternativ 2) og eventuelle virkninger av at det ikke vedtas et vern (0-alternativet). Tiltakets virkninger blir bl.a. vurdert ut fra omfang i tid og rom og sannsynligheten for at de skal oppstå. Tiltakets samlede virkning blir vurdert langs en skala fra *stor negativ* til *stor positiv* (se eks. under).



### Trinn 3 - Tiltakets konsekvenser

Det tredje og siste trinnet i konsekvensvurderingene består i å kombinere verdien av utredningsområdet med virkningen av tiltaket for å få den samlede konsekvensvurderingen for hvert planalternativ. Trinn 3 er illustrert nedenfor i Figur 3.1. Figuren opererer med begrepet “konsekvensenes omfang” istedet for tiltakets virkning og begrepet “konsekvensenes betydning” istedenfor tiltakets konsekvens. Dette i henhold til Håndbok 140 (Statens vegvesen 2006).

Denne sammenstillingen gir et resultat langs en skala fra *svært stor negativ konsekvens* til *svært stor positiv konsekvens*, De ulike konsekvenskategoriene er illustrert ved å benytte symbolene ”+” og ”-”.



Figur 3.1 Samlet presentasjon av de tre trinnene i konsekvensvurderingen, der trinn 1 verdisseting er vist øverst, trinn 2 konsekvensomfang (virkning) er vist nedover til venstre og trinn 3 samlet konsekvensvurdering er resultatet av disse og vist til høyre i figuren. Symbolforklaringene går fram av tabellen nedenfor.

Tabell 3.1 Forklaring til symbolene for angivelse av konsekvensgrad.

Symbol	Beskrivelse
++++	Svært stor positiv konsekvens
+++	Stor positiv konsekvens
++	Middels positiv konsekvens
+	Liten positiv konsekvens
0	Ubetydelig/ingen konsekvens
-	Liten negativ konsekvens
--	Middels negativ konsekvens
---	Stor negativ konsekvens
----	Svært stor negativ konsekvens

### Oppsummering

Konsekvensvurderingen avsluttes med et oppsummeringsskjema for temaet (kap. 7.4). Skjemaet oppsummerer verddivurderingene, vurderingene av tiltakets virkninger og konsekvens for hvert alternativ og en kort vurdering av beslutningsrelevant usikkerhet med bakgrunn i hvor gode grunnlagsdataene er (kvalitet og kvantitet).



## 4 Lov og regelverk

### 4.1 Lov om motorferdsel

Lov 1977-06-10 nr 82: "Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag" (Norges lover 2003), inneholder i §3 et generelt forbud mot slik aktivitet ut fra formålet "...å verne om naturmiljøet og fremme trivselen" (§1). Loven skisserer enkelte unntak der det i §4 gis en generell tillatelse med hjemmel i loven og etter forskrift vedtatt av departementet, i §5 åpnes for en generell tillatelse etter vedtatt kommunal forskrift og i §6 gis enkeltdispensasjon etter søknad (se Tabell 4.1).

Tabell 4.1 Unntak i motorferdselsloven fra det generelle forbudet om motorferdsel i utmark og vassdrag. Loven har enkelte særbestemmelser for Finnmark og Nord-Troms, samt Svalbard og Jan Mayen. Kilde: Lovdata.

Generell hjemmel i loven (§4)	Generell tillatelse etter kommunal forskrift (§5)	Enkeltdispensasjon etter søknad til kommunen (§6)
a) Politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov b) Offentlig post- og teletjenester c) Nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og bærsanking regnes ikke som næring i denne forbindelse d) Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter e) Anlegg og drift av offentlige vegger og anlegg f) Rutetransport som drives med løyve i henhold til yrkestransportloven	Landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag.  Bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften.	Når særlige grunner foreligger, kan kommunen gi tillatelse til bruk av motorfartøy eller luftfartøy som ellers ikke kan finne sted i henhold til motorferdselloven. Tillatelse kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom og kommunen kan sette vilkår for tillatelse.

Myndigheten til å gi tillatelser som ikke er generelt hjemlet i loven, er altså delegert den enkelte kommune i §§5 og 6, men likevel slik at dersom fylkeskommune eller statlige fagmyndigheter har innsigelser til forslag til kommunal forskrift (§5), skal den sendes til fylkesmannen for godkjenning. I lovens §7 gis departementet dessuten særlig mulighet til å begrense kommunenes bruk av §§5 og 6 og nærmere regler for fylkesmannens bruk av sin myndighet etter §5.

§7 gir også departementet en særlig myndighet til å gi bestemmelser innenfor viktige natur- og friluftsområder.

Motorferdselsloven begrenser ikke grunneiers rett til å begrense eller forby motorsert ferdsel over egen eiendom (§8).

## 4.2 Sentrale forskrifter

Det er gitt i alt 3 sentrale forskrifter med hjemmel i Lov om motorferdsel. Det er:

- "Forskrift om tillatelse til bruk av beltebil" (hjemlet i §§4 og 4a)
- "Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag" (hjemlet i §4a)
- "Forskrift om bruk av kommunens myndighet etter lov om motorferdsel i utmark og vassdrag - forbud mot helikopterskiing og liknende" (hjemlet i §7).

Forskriftene gir utfyllende bestemmelser til loven og presiserer Fylkesmannens anledning til å begrense eller forby kjøring i spesielt sårbare områder. "Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, FOR-1988-05-15-356, er den mest omfattende. Enkelte sentrale punkt i denne forskriften er gjengitt i Tabell 4.2.

Tabell 4.2. Sentrale punkt i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Ordlyden i forskriften er ikke gjengitt ordrett. Kilde: Lovdata.

Tillatt på bar mark (§2)	Tillatt i tillegg på vinterføre (§3)	Tillatt etter søknad til kommune (§5)
<p>Transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort, og transport ved jakt på villrein innenfor Hardangervidda (etter nærmere regler)</p> <p>Offentlig oppsyns- og tilsynsstjeneste</p> <p>Nødvendig transport i samband med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi</p> <p>Nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av vegger og større anlegg</p>	<p>Transport som er nødvendig for drift av turistanlegg (overnattings- og serveringssteder, skiheiser m.v.) som ikke ligger til brøytet bilveg.</p> <p>Transport av materialer, utstyr og arbeidsfolk til bygging i samsvar med byggetillatelse.</p> <p>Opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter.</p> <p>Nødvendig transport i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser, herunder dyretellinger og liknende registreringer, etter oppdrag fra forskningsinstitusjon.</p> <p>Nødvendig transport av ved fra egen eiendom til fast bopel, samt etter utvisning fra skogforvaltningen i Finnmark.</p> <p>Praktisk kjøretrening på nærmere fastsatte områder ved obligatorisk opplæring for beltemotorsykkelførere. Områdene fastsettes av fylkesmannen etter forslag fra kommunene.</p>	<p>Fastboende som i ervervsmessig øyemed vil påta seg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- transport mellom bilveg og hytte,</li> <li>- tilsyn med privat hytte etter eierens oppdrag,</li> <li>- transport for massemedia på reportasjeoppdrag,</li> <li>- transport av funksjonshemmede,</li> <li>- transport av ved,</li> <li>- transport etter dispensasjon i medhold av denne forskrifts § 6,</li> </ul> <p>Funksjonshemmede.</p> <p>Eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ligger minst 2,5 km fra brøytet bilveg når det i området ikke er mulighet for leiekjøring.</p> <p>Kjøring i utmarksnæring for fastboende.</p> <p>Transport av ved utover det som følger av denne forskrifts § 3 første ledd bokstav g.1</p>

### 4.3 Lokale forskrifter i Skjåk, Lom og Luster kommuner

Kommunestyrene kan etter §5 i motorferdselsloven og §3 i "Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag" (se Tabell 4.2) vedta lokal forskrift om motorferdsel i utmark og vassdrag. Kommunene Skjåk, Lom og Luster har gjort det på ulikt vis. Felles for de tre kommunene er at de har innført ordning med leiekjøring.

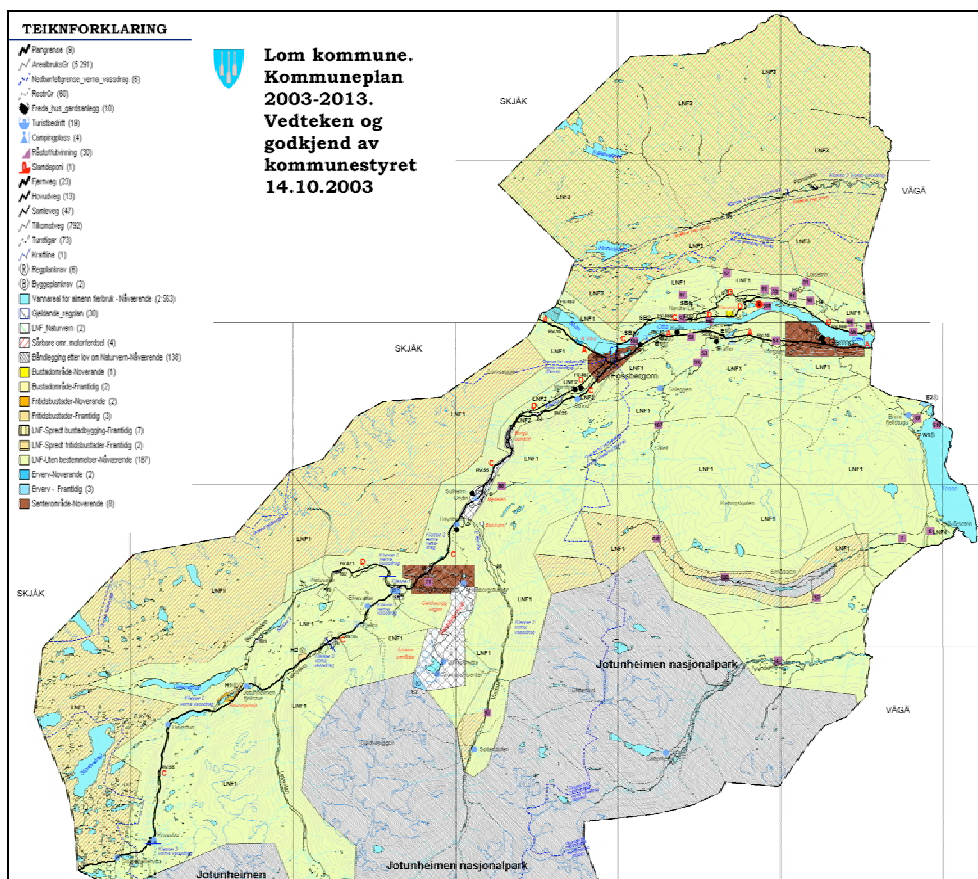
#### **Skjåk kommune**

Skjåk kommune har vedtatt en generell forskrift om motorferdsel på vassdrag innenfor kommunen. Unntatt fra det generelle forbudet er bruk av båt med motor inntil 9,9 hk på Grønvatnet, Breidalsvatnet, Kolbeinsvatnet, Torsvatnet, Aursjoen, Leirungsvatnet, Raudalsvatnet, Liavatnet, *Glittervatnet*, *Lundadalsvatnet* og den delen av Skim som ligg i Skjåk kommune (unntatt Risheimsøye naturreservat). Vannene som står i kursiv ligger innenfor utredningsområdet.

#### **Lom kommune**

Lom har vedtatt en forskrift om start og landing med luftfartøy (på Skim) og motorisert ferdseil på vassdrag i kommunen. Kommunen har dessuten vedtatt en egen *kommunedelplan* for motorferdsel (Lom kommune 2003). Planforskriften er hjemlet i Forsøksloven på bakgrunn av at kommunen deltok i forsøksprosjektet "Ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag" og godkjent av Kommunal- og Regionaldepartementet 17.09.2001. Planen gjelder for hele kommunen. Kommunen blir inndelt i ulike soner (se arealdel av kommunenplan i Figur 4.1), og det gjelder ulike regler for vinterføre og barmark innenfor hver sone.

- Sone A Naturvernområder: Samme regler som fastsatt i verneforskriftene.
- Sone B Sårbare områder - vinter  
Sårbare områder - barmark
- Sone C Vinterføre  
Barmark



Figur 4.1 Arealdelen av kommuneplan for Lom kommune. Sone B (sårbare områder for motorferdsel) er vist med skråstilt, rød skravur. En overveiende andel av utredningsområdet som ligger i Lom kommune, er karakterisert som sone B. Kilde: Lom kommunes hjemmeside, lastet ned 28.02.08.

En stor del av utredningsområdet innenfor Lom kommune ligger i Sone B. Det gjelder de høyereliggende områdene nordvest for Rv 55, men omfatter ikke området Høydalen - Høyrokampen. Bestemmelsen for Sone B er mer restriktiv enn Sone C og tillater, i motsetning til Sone C, *ikke* transport av jaktutbytte på elg og hjort (kan gis tillatelse i spesielle enkelttilfeller), transport nødvendig for drift av turistanlegg, transport ved bygging etter byggetillatelse, opparbeiding og preparering av skiløyper etc., transport av ved (etter forhåndsmelding) og kjøring for varig funksjonshemmede (melding og dokumentasjon).

Bestemmelsene til kommunedelplanen for motorferdsel regulerer en ordning ordning med leiekjøring, og det legges opp til at leiekjøring skal benyttes i størst mulig grad. Dispensasjon for enkeltpersoner utenom formålene vedtransport og kjøring for funksjonshemmede skal ikke gis (punkt 8.).

På *Høydalsvatnet*, som er over 2 km<sup>2</sup>, er det likevel ikke tillatt å bruke båt med motor (punkt 6 i bestemmelsene). På øvrige vann over 2 km<sup>2</sup> er det lov til å bruke båt med motor inntil 7 hk.

### **Luster kommune**

Luster kommune har gjort vedtak i forskrifts form om bruk av helikopter ved Osen (Kilde: Lovdata: <http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/lf/lf-19950913-0813.html> ). Det er dessuten vedtatt kommunal lokal forskrift om bruk av båt på Hafsløvatnet (utenfor utredningsområdet).

Luster kommune har vedtatt kommunale retningslinjer knyttet til sentral forskrift. Retningslinjene slår blant annet fast at høgfjellsområdene i kommunen, med unntak av stølsområdene, må skjermes mot snøskutertrafikk og om trasévalg at det det i størst mulig grad skal foregå langs traséer som er til minst mulig ulempe for naturmiljø og friluftsliv, fortrinnsvis langs ubrøyta veg og etter kortest mulig trasé mellom bilveg og endepunkt. Retningslinjene er gjengitt i vedlegg 2 i denne rapporten.

## **4.4 Lavflyging**

Både sivile og militære, norske og utenlandske luftfartøy omfattes av Lov om luftfart av 11 juni 1993 nr 101 (LF) som regulerer all flyging over norsk territorium (Norges lover 2003). LF § 9-1 er det hjemmel for Kongen til å gi utfyllende regler for blant annet minstehøyder. Reglene utformes av Luftfartstilsynet og gjeldende hovedregel finnes i BSL F 1-1: "Forskrift om lufttrafikkregler (FOR 2003-02-07 nr 252):

§ 3-5. Minstehøyder

(1) Luftfartøy under VFR-flyging skal ikke flyges lavere enn 300 m (1.000 ft) over den høyeste hindring innen en radius av 600 m fra luftfartøyet over tettbebyggelse eller folkeansamling i friluft eller lavere enn 150 m (500 ft) over bakken eller vannet andre steder.

Forsvarsdepartementet oppnevnte den 24. september 1998 et bredt sammensatt utvalg til utredning av Forsvarets lavflygingsområder. Direktoratet for Naturforvaltning var blant annet representert i utvalget. Utvalget gjorde følgende vurdering om minstehøyde over verneområder (kap. 12.2 i NOU 2001:15):

"I de verneområder der det er inntatt minstehøyder i verneforskriftene, legges det i dag til grunn et generelt forbud mot å fly lavere enn 1000 fot. Denne restriksjonen er, ut fra hva utvalget har observert, uavhengig av verneform og formålet med vernet. Slik utvalget vurderer det, bør grensen for flyging med jagerfly heves fra 1000 fot til 2000 fot i de verneområder der støy er en sentral del av hensynet til formålet med vernet. Ut fra de hensyn som også gjør seg gjeldene for støy i horisontal avstand, bør det på tilsvarende måte også legges inn en buffer på 2000 fot i horisontal avstand fra grensen til verneområdet. Etter utvalgets mening kan dette gjøres ved at lavflygingskart tillegges en sone på 2000 fot utenfor de avmerkede verneområder som innehar minstehøyde.

Utvalget grunngir forslaget på en 2000 fots begrensning både horisontalt og vertikalt med at overflyging i 1000 fot i relasjon til friluftsliv i vernede områder representerer en belastning som, selv om den er forskjellig i forhold til en overflyging i 200 fot, likevel oppfattes som (vesentlig) forstyrrende. I denne sammenheng vises det spesielt til forsøkene i Aurlandsdalen, selv om resultatene her ikke er representative for "flat" mark hvor motorsetting hovedsakelig er lavere. En markant reduksjon av støybelastningen vil man først oppnå dersom overflygingen skjer i en høyde over 2000 fot. Ut fra en operativ vurdering, anser utvalget at trenings- og øvingseffekt ikke vil bli nevneverdig redusert.

Utvalget anser det som lite hensiktsmessig at en må foreta et større antall forskriftsendringer for de enkelte vernede områder. Denne restriksjonsformen foreslås derfor blir iverksatt som en selvpålagt restriksjon av Forsvaret gjennom BFL 70-1. Det forutsettes at dagens regler vedrørende håndtering av dårlig vær videreføres. Utvalget ser her at det i enkelte tilfeller kan være behov for å gå ned til 1000 fot for å kunne gjennomføre nødvendig øving og trening.

Det er for noen verneområder, hvor det er inntatt minstehøyder, åpenbart at verneforskriften ikke er basert på en konkret vurdering av hvorvidt støy fra jagerfly vil være i strid med formålet med vernet, eksempelvis plantefredningsområder, naturreservat (barskog, edellauvskog, myr etc). Utvalget erkjenner at Forsvaret kan ha et særskilt behov for å ta i bruk slike verneområder hvis dette er av strategisk betydning for en funksjonell øvelsesstruktur. For verneområder der vern mot støy ikke er en (hoved)del av verneformålet, ser utvalget at militær lavflyging kan unntas fra grensen på 1000 fot, inntatt i verneforskriften.

Dette innebærer at Forsvaret i disse områdene kan tillates å fly ned til 200 fot. Det må likevel søkes særskilt om forskriftsendring til ansvarlige offentlige instanser for nødvendig unntak. Forsvaret må i slike tilfeller grunngi sitt behov for å ta i bruk særskilte områder. En endring bør skje gjennom forskriftsendring på permanent basis, men slik at det settes krav til hvordan Forsvaret gjennomfører sine øvelser. Det kan for eksempel settes krav til antall tokt per år og til hvilke tidspunkter eller årstider som området kan benyttes, selv om Forsvaret gis et permanent unntak."

Utvalget konkluderte med at det såkalte "restriksjonsprinsippet" burde innføres, det vil si at lavflyging er tillatt i alle områder som ikke er belagt med spesielle restriksjoner, eksempelvis verneområder med minstehøyder, kontrollert luftrom, tettbygd strøk, fareområder og områder der det bedrives støyømfintlig virksomhet.

Med utgangspunkt i dette prinsippet hadde utvalget følgende *anbefaling* om minstehøyder over verneområder (kap. 13.4.3):

"Områder som er vernet etter naturvernloven, og hvor det i vernebestemmelsene er inntatt minstehøyder, vil automatisk få en minimumshøyde på 1000 fot. Det er derfor ikke nødvendig å foreta seg noe for disse områder. Det vises likevel til ovennevnte pkt 12.2 og 13.4.2 hvor utvalget anbefaler minstehøyde om sommeren på 2000 fot for alle vernede områder og en permanent minstehøyde på 2000 fot for områder hvor vern mot støy er en hoveddel av verneformålet. ..."

Restriksjonsprinsippet ble innført av Avinor fra og med 23. november 2006 (Avinor 2006). Dermed ble det innført et prinsipp som går ut på at Forsvarets lavflygingsaktivitet er tillatt i høyder mellom 200 og 500 fot over hele Norge, med unntatt av områder som har spesifikke restriksjoner avgående flyhøyde, det være seg flykontrollsoner, verneområder eller pelsdyrfarmer i tider hvor valping foregår.

Det pågår for tiden et samarbeid mellom Forsvarsdepartementet og Miljøverndepartementet for å klargjøre mer spesifikt i hvilke typer verneområder og andre sårbare områder det er viktig å overholde større minstehøyder enn de generelle (Hans Martin Steiro, pers. medd.). I dette arbeidet er det aktuelt å gruppere naturvernområder ut fra verneformål, men også f.eks. kartlegge reinkalvingsområder for å unngå lavflyging i kalvingstiden. Det er forventet at det vil foreligge en rapport fra dette samarbeidet i løpet av sommeren 2008.

## 4.5 Forslag til endringer i lov og regelverk

Direktoratet for naturforvaltning (DN) oversendte Miljøverndepartementet den 10. mars 2008 en tilråding til nytt regelverk for motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Tilrådingen omfatter en ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, og en tilhørende forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag i Finnmark og Nord-Troms.

Direktoratet sammenfatter på sin egen hjemmeside de viktigste endringene i tilrådingen (Direktoratet for naturforvaltning 2008):

Hovedpunkt:

- Motorferdsel som har klar samfunnsnytte og transport av materiell og utstyr skal være tillatt. Allment politi, redningstjeneste og nødvendig transport innen jordbruks- skogbruks- og rein-driftsnæringen er direkte tillatt uten søknad, mens en kan få tillatelse etter søknad til utmarksnæring, fiskekultivering, bagasjetransport til hytter med mer.
- Motorferdsel for fornøysels skyld (rekreasjonskjøring) og generell persontransport blir ikke tillatt. Det blir ikke åpnet for etablering av rekreasjonsløyper for snøskutere i større deler av landet enn i dag.
- Leiekjøring skal være hovedregelen for nødvendig transport av materiell og utstyr på snødekt mark etter en overgangsordning i maks 3 år etter at loven trer i kraft. Persontransport aksepteres i utgangspunktet ikke, men det kan gis tillatelse til transport for varig forflytningshemmede eller snøskutertransport ved gruppeturer for eldre og funksjonshemmede
- Et svært restriktivt regime for barmarkskjøring opprettholdes, og tillatt kjøring skal i hovedsak være etter traktorveier.
- Rammene for kjøretillatelser samt dispensasjoner fra regelverket, blir både tydeligere og strammere, med større krav til skriftlig begrunnelse og vurdering av skader og ulemper.
- Motorferdselregelverket kobles til kommunens arealplanlegging ved at kommunene skal ha en kommunal motorferdselplan som angir hvor, når og hvordan motorferdsel i medhold av loven kan foregå i kommunen.
- Det åpnes for at staten (fylkesmannen) kan føre tilsyn med kommunenes praktisering av motorferdselloven, sammen med en sanksjonshjemmel ifht. kommuner som forvalter sin myndighet i strid mod lovens rammer.
- Kontrollmulighetene styrkes. Det legges til rette for en avkriminalisering av mindre alvorlige overtredelsene, og en skjerping av sanksjonene for de alvorlige overtredelsene.

På noen punkter i sin tilråding foreslår DN endringer sammenlignet med høringsforslaget.

- Kommunene beholder myndigheten til å gi tillatelser etter motorferdselloven. Fylkesmannen blir fortsatt klagemyndighet.
- Det lempes på kravene til næringskjøring. Kravene til dokumentasjon mykes opp, og det blir lettere å få tillatelse til motorferdsel i forbindelse med utmarksnæring.
- Grunneiere slipper blant annet å søke tillatelse til transport av ved og tømmer på egen eiendom.
- Kravene til transport med luftfartøy skal fortsatt være strenge, men det åpnes for noen flere formål der kommunene kan tillate slik transport.
- Størrelsen på motorsportsbaner begrenses fortsatt til 500 dekar, men det åpnes for at nasjonale anlegg kan være større.

## 4.6 Aktuelle vernebestemmelser for Breheimen - Mørkridsdalen

### 4.6.1 Ulikheter

De tre verneformene landskapsvernområde, nasjonalpark og naturresrvat er alle med i vurderingen av vern av Breheimen - Mørkridsdalen. Verneformene har ulik strenghetsgrad i forhold til motorferdsel. Et generelt forbud mot motorferdsel gjelder, men så har forskriftene unntak. Forskriften for landskapsvernområde har en rekke generelle unntak. Nasjonalparkforskriftene har færre slike unntak og naturreservatforskriften bare én (ved akutt utfall av energi- og kraftanlegg).

I tillegg til de generelle unntakene fra forbudet, kan forvaltningsmyndigheten etter søknad gi særskilte tillatelser.

### 4.6.2 Aktuelle vernebestemmelser for nasjonalpark

Aktuelle bestemmelser for motorferdsel i eventuell nasjonalpark i Breheimen - Mørkridsdalen går frem av "Justert forskriftsmal for nasjonalpark" (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007b). Forskriftsmalens § 3, punkt 6, omhandler motorferdsel:

#### 6. Motorferdsel

##### 6.1 Forbud mot motorferdsel

Motorferdsel til lands, til vanns og i lufta under 300 meter fra bakken er forbudt.

##### 6.2 Bestemmelsen i pkt 6.1 er ikke til hinder for:

- a) motorferdsel ved gjennomføring av militær operativ virksomhet og tiltak i samband med ambulanse-, politi-, brannvern-, rednings- og oppsynsvirksomhet, samt gjennomføring av skjøtsels- og forvaltningsoppgaver bestemt av forvaltningsmyndigheten. Bestemmelsen gjelder ikke øvingskjøring.
- b) nødvendig bruk av beltekjøretøy på vinterføre i forbindelse med utøvelse av tamreindrift. Leiekjører for reieneier eller reindriftsansvarlig må medbringe skriftlig dokumentasjon/avtale med oppdragsgiver for at kjøringa skal være lovlig.
- c) motorferdsel for uttransport av syke/skadde dyr i medhold av lov om dyrevern. Kjøretøy som benyttes skal være skånsom mot markoverflaten. Det skal gis melding til ansvarlig oppsyn for verneområdet før kjøring finner sted.

##### 6.3 Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til:

- a) øvingskjøring til formål nevnt i pkt 6.2 a).
- b) utkjøring av saltstein på snødekt mark i regi av beitelag
- c) flyging lavere enn 300 m over bakken i forbindelse med beitedyrleting og dyretellinger
- d) bruk av beltekjøretøy på vinterføre i forbindelse med vedhogst etter pkt. 2.3.
- e) bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av varer og utstyr til hytter og støler, samt for utkjøring av båt.
- f) bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter, klopper o.l.
- g) bruk av lett beltekjøretøy som ikke setter varige spor i terrenget eller luftfartøy for uttransport av felt elg og hjort.
- h) bruk av luftfartøy eller motorkjøretøy på barmark i forbindelse med tamreindrift.
- i) bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy i samband med kalking etter pkt. 3.3 b).
- i) bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy i samband med drift, vedlikehold og oppgradering/fornyelse av eksisterende kraftanlegg.



j) motorferdsel i forbindelse med vedlikehold av eksisterende vannveier i medhold av forvaltningsplan.

Lov om motorferdsel gjelder i tillegg til bestemmelsene. Forskriftsmalen har samme generelle dispensasjonsbestemmelse som forskriftsmalen for landskapsvernområde.

### 4.6.3 Aktuelle vernebestemmelser for landskapsvernområde

Aktuelle bestemmelse for motorferdsel i eventuelt landskapsvernområde i Breheimen - Mørkridsdalen går frem av "Justert forskriftsmal for landskapsvernområde" (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007c). Forskriftsmalens § 3, punkt 6, omhandler motorferdsel:

#### 6. Motorferdsel

##### 6.1 Forbud mot motorferdsel

Motorferdsel til lands og til vanns er forbudt, herunder start og landing med luftfartøy.

##### 6.2 Bestemmelsen i punkt 6.1 er ikke til hinder for:

- a) motorferdsel ved militær operativ virksomhet og tiltak i forbindelse med ambulanse-, politi-, brannvern-, rednings- og oppsynsvirksomhet, samt gjennomføring av skjøtsels- og forvaltningsoppgaver bestemt av forvaltningsmyndigheten. Bestemmelsen gjelder ikke øvingskjøring.
- b) motorferdsel på innmark i forbindelse med drift av jordbruksarealer.
- c) bruk av lett beltekjøretøy som ikke setter varige spor i terrenget for uttransport av felt elg og hjort.
- d) bruk av motor på båt i forbindelse med fiske i sjø over 2 km<sup>2</sup>.
- e) nødvendig bruk av beltekjøretøy på vinterføre i forbindelse med tamreindrift. Leiekjører for reiner eller reindrifansvarlig må medbringe skriftlig dokumentasjon/avtale med oppdragsgiver for at kjøringen skal være lovlig.
- f) motorferdsel i samsvar med plan for skogsdrift som er godkjent etter pkt 2.4.
- g) motorferdsel på følgende eksisterende bilveier: inn til Mysubytta, gamle Strynefjellsvei, inn til Høydalsseter og inn til hyttefelt ved Bøvertjønnin.
- h) motorferdsel i forbindelse med akutt utfall på kraftlinjer og kraftanlegg. Det skal i ettertid sendes melding til forvaltningsmyndigheten.
- i) motorferdsel for uttransport av syke/skadde dyr i medhold av lov om dyrevern. Kjøretøy som benyttes skal være skånsom mot markoverflaten. Det skal gis melding til ansvarlig oppsyn for verneområdet før kjøring finner sted.

##### 6.3 Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til:

- a) øvingskjøring til formål nevnt i pkt 6.2 a).
- b) bruk av beltekjøretøy på vinterføre i forbindelse med husdyrhold.
- c) motorferdsel i forbindelse med vedhogst til eget bruk etter pkt. 2.3.
- d) bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av varer og utstyr til hytter og støler, samt for utkjøring av båt
- e) bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter, klopper o.l.
- f) bruk av luftfartøy for uttransport av felt elg og hjort.
- g) bruk av luftfartøy eller motorkjøretøy på barmark i forbindelse med tamreindrift.
- g) motorferdsel i forbindelse med drift, vedlikehold og oppgradering/fornyelse av eksisterende kraftanlegg.
- j) motorferdsel i forbindelse med vedlikehold av eksisterende vannveier i medhold av forvaltningsplan.

Lov om motorferdsel gjelder i tillegg til bestemmelsene. Om dispensasjoner heter det i §4:

Forvaltningsmyndigheten kan gi dispensasjon fra bestemmelsene i denne forskrift når formålet med fredningen krever det, for vitenskapelige undersøkelser og arbeid av vesentlig samfunnsmessig betydning eller i særlige tilfeller når dette ikke strider mot formålet med vernet.

#### 4.6.4 Aktuelle vernebestemmelser for naturreservat

Aktuelle bestemmelse for motorferdsel i eventuelle naturreservat i Breheimen - Mørkridsdalen går frem av "Standard forskriftsmal for naturreservat" (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007a). I forskriftsmalens § 3, Vernebestemmelser, heter det i punkt 4 om motorferdsel:

4. Motorferdsel til lands og til vanns er forbudt, herunder start og landing med luftfartøy.

Forskriftsmalen har bare ett generelt unntak fra denne bestemmelsen. Det er ved istandsetting av energi- og kraftanlegg ved akutt utfall (§4).

Forskriftsmalen har noen få *spesifiserte* unntaksbestemmelser (§5) som gir forvaltningsmyndigheten mulighet til å gi dispensasjon til:

2. Nødvendig motorferdsel i forbindelse med
  - a. aktiviteter nevnt i § 4 nr. 7 a og c
  - b. aktiviteter/tiltak som det gis dispensasjon til med hjemmel i § 5

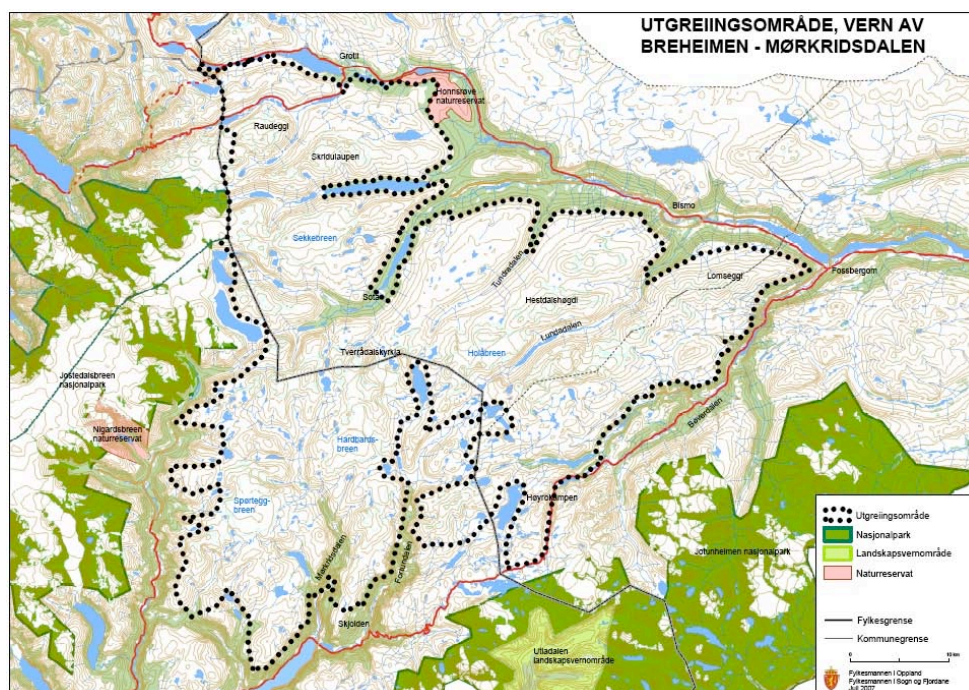
Det innebærer (pkt. a) mulighet til å gi dispensasjon til kraftselskap til drift, vedlikehold og oppgradering/foryelse av eksisterende energi- og kraftanlegg. Unntaksbestemmelsene gir videre (pkt. b) mulighet til å gi dispensasjon til motorferdsel i tilknytning til eventuell tillatelse som blir gitt til "avgrenset bruk av reservatet til teltleirer, idrettsarrangementer eller andre større arrangementer", et formål som i utgangspunktet er forbudt etter § 3 punkt 5.

Forskriftsmalen har forøvrig samme generelle dispensasjonsbestemmelse som forskriftsmalene for landskapsvernområde og nasjonalpark.

## 5 Utredningsområdet

Utredningsområdet går fram av kart i Figur 5.1.

Standard forskriftsmal for naturreservat (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007a), Justert forskriftsmal for nasjonalparker (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007b) og Justert forskriftsmal for landskapsvernområder (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007c), som er knyttet opp mot utredningsområdet, vil bare kunne komme til anvendelse innenfor dette området.



Figur 5.1 Utredningsområdet for vern av Breheimen-Mørkridsdalen.

## 6 Status - verdi

### 6.1 Berørte kommuner - motorferdsel generelt

#### **Skjåk kommune**

Generelt er det lite motorferdsel innenfor utredningsområdet i Skjåk kommune. Streng håndtering av saker etter Motorferdselloven og en godt fungerende leiekjøringsordning er blant årsakene til den begrensede privatkjøringen i kommunen. (Bjørn Dalen og Stig Aaboen pers. medd.). Skjåk kommune inngår som del av nasjonalt villreinområde, og dette medvirker til en forholdsvis streng praksis i forhold til å tillate motorferdsel i Breheimenområdet (Bjørn Dalen, pers. medd.).

Skjåk kommune har under arbeid en naturovervåkingsrapport for 2007 som sier noe om motorferdsel i kommunen (Bjørn Dalen, pers. medd.).

Generelt er det registrert lite motorferdselsaktivitet i utmark i Skjåk, det samme som tidligere år. Kontroversiell aktivitet er knyttet til enkeltpersoner som utnytter generelle tillatelser med bakgrunn i lovverket, for eksempel i forbindelse med ettersyn av landbrukseieendommer (seterhus), frakt av utstyr og driftsmidler knyttet til jordbruk og under bygging av hytter etter byggetillatelser. Leiekjøringsordningen ser ut til å fungere godt. Leiekjørerne har rapporteringsplikt etter vintersesongen. Dei langt fleste oppdragene skjer i tilknytning til kjøring til hytter og hyttefelt, mest i Grotli- og Breidablikk hyttefelt.

Det foregår noe kjøring i forbindelse med uttak av ved og uttak av storvilt. På vinterstid er trenden at lovlig kjøring øker. Etter det politiet er kjent med, foregår det minimalt med ulovlig motorisert kjøring i utmarka i Skjåk kommune (Åge Willy Rønningen, pers. medd.).

Naturovervåkingsrapporten som er under arbeid, slår fast at det er et stort behov for å få definert hva som er veger der motorferdsel er tillatt.

Vegvesenet molder gamle Strynefjellsvegen (strør jord e.l. på snøen) for at den skal smelte raskere. Dette blir gjort med snøskuter på vårvinteren (Bjørn Dalen, pers. medd.). Det er ellers litt trafikk fra Grotli inn til Stryn sommerskiser på vårvinteren for å forberede sommersesongen ved skisenteret. Dette gjelder utstyr fraktet med snøskuter og tråkkemaskiner langs gamle Strynefjellsvegen, innenfor utredningsområdet. I 2006 kjørte en av beltemaskinene gjennom isen på et av tjernene på Vassvenda, og bare etter mye strabaser klarte man å få den opp igjen (Bjørn Dalen, pers. medd.).

Det er enkelte søknader på å få bruke snøskuter til transport av materialar og arbeidsfolk til reparasjon av hytter og naust, samt enkelte seterhus (Bjørn Dalen, pers. medd.).

Det har vært arrangert møte med SNO, lokale politikere og leiekjørere for å informere om snøskuterkjøring i forbindelse med jervregistrering (Skjåk kommune 2007).

### **Lom kommune**

"Lom kommune legg vekt på å føre ein streng politikk når det gjeld motorisert ferdsel i utmark" (sitat fra kommunens hjemmeside) og opererer med egne skjerpede forskrifter innenfor definerte sårbare områder. Kommunen var med som én av åtte i et nasjonalt prosjekt for evaluering av en ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark (Østdahl & Skår 2002). Av de 8 kommunene skilte Lom kommune seg ut ved å ha lavest vekst i snøskuterantallet, lavest tetthet av snøskutere i forhold til folketallet og lavest antall snøskutere pr. km<sup>2</sup> (de andre kommunene var Sirdal, Fauske, Hattfjelldal, Vinje, Røros, Stor-Elvdal og Kautokeino).

Generelt er det relativt få dispensasjonssøknader til behandling. I 2007 var det 14 søknader i hele kommunen, unntatt Jotunheimen (Sander Sælthun, pers. medd.). Et par av dem gjaldt vedkjøring like i utkanten av utredningsområdet, mens én omhandlet helikopterlanding på Lomseggen i forbindelse med oppmåling knyttet til planer om gondolbane. Dette var den eneste dispensasjon som ble gitt i Lom kommune innenfor utredningsområdet i 2007.

Intrykket som flere av informantene gir uttrykk for, er at det foregår relativt lite motorferdsel i utmarka i kommunen. Ulovlig fritidskjøring er et lite problem og leiekjøringsordningen fungerer tilfredstillende.

### **Luster kommune**

Luster kommune har i flere år praktisert leiekjøringsordning og kommunen er inndelt i sju leiekjøringsområder der løyvet gjelder for tre år om gangen (Luster kommune 2007). På grunn av leiekjøringsordningen samt ordning med lokalt fjelloppsyn, er det få søknader om dispensasjon. I snitt har kommunen gitt 1-3 flerårige handikapløyper med snøskuter som, med ett unntak, gjelder transport av handikappede fra veg til hytte. Det er også gitt noen dispensasjoner til landing med helikopter, blant annet et tilfelle med transport av eldre til støl og landing i forbindelse med filmopptak.

## **6.2 Dagens motorferdsel i utredningsområdet**

Innenfor det foreslåtte verneområdet er det mulig å skille ut flere aktører eller oppgaver som gir opphav til motorferdsel som reguleres av Motorferdselloven med tilhørende forskrifter (Tabell 6.1).

Tabell 6.1 Viktigste aktører/oppgaver som genererer motorferdsel innenfor verneforslaget.

Aktør/oppgave	Lovhjemmel	Kommentar
Statens naturoppsyn (SNO Lom)	Mfl. § 4-a	Jervregistreringer med snøskuter i Breheimen på ettervinter/vår. Siste årene 8-12 dager og utkjørt distanse på fra 463 til 794 km pr. år.

Forskningsinstitusjoner	FOR nr 356 § 3-f	Ingen egen motorferdsel i Breheimen pr i dag.
Lokalt fjelloppsyn	Mfl. § 4-a	Ettersyn av buer.
Leiekjøring	FOR nr 356 § 5-a	Først og fremst kjøring av forsyninger til hytter. Kjøringen har relativt lite omfang i utredningsområdet.
Landbruk/vannveier	Mfl. § 4-c	Utkjøring av saltsteiner med snøskuter. Vedkjøring med snøskuter. Kjøring på bilveger til Musubytseter og Høydalseter.
Tamreindrift	Mfl. § 4-c	2-4 (normalt 2) snøskutere vinterstid innenfor utredningsområdet i Lom kommune. Helikopter i spesielle tilfeller.
Røde Kors hjelpekorps	Mfl. § 4-a	3 hjelpekorps innenfor utredningsområdet, ett i hver kommune. Kjentmanns- og ferdighetsøvinger i utredningsområdet, men ikke årvisst. Enkelte (få) redningsoppdrag hvert år.
Forsvaret	Mfl. § 4-d	Ingen øvingsaktivitet på bakken innenfor utredningsområdet. Lavflyging over utredningsområdet foregår, men ingen opplysninger om at utredningsområdet er mer eller mindre verdifullt som lavflygingsområde enn andre områder uten restriksjoner.
Kraftanlegg/snømåling	Mfl. § 4-e	Snøskuteraktivitet i utredningsområdet ved Fagerdalen, Nørdstedalen og Raudalen i forbindelse med ettersyn av kraftanlegg.
Turisthytter drift	FOR nr 356 § 3-c	DNT Oslo og Omegn har innenfor utredningsområdet i alt 6 selvbetjeningshytter og én ubetjent steinbu. Forsyninger bringes til/fra med snøskuter (3) og helikopter (3).
Private hytter, oppsett og vedlikehold	FOR nr 356 § 3-d	Ved Osen/Åsetvatnet ligger godkjent landingsplass for helikopter. Dette benyttes til transport av byggematerialer ved behov. Ogå leiekjører benyttes av og til. Forøvrig synes omfanget å være lite ellers i utredningsområdet.
Dispensasjonsløyver	FOR nr 356 §§5,6	Det gis få dispensasjonsløyver i utredningsområdet. Enkelte år ingen løyver.
Filmproduksjon	FOR nr 356 §§5,6	Det er år om annet (bl.a. 2007 og 2008) behov for motorferdsel i forbindelse med filmproduksjon i Lusterdelen av utredningsområdet. Helikopter og leiekjører blir brukt. Spørteggbeen er aktuell som fast lokalitet i framtiden.
Storviltjakt	FOR nr 356 § 2-b	Ingen motorisert utfrakting av felt vilt i utredningsområdet. Kløv er vanlig.
Fiske	Mfl. § 4	Ferdsel med motordrevet båt tillatt på Glittervatnet (lite bruk) og Lundadalvatnet. Selvvalgt forbud (grunneiere) på Åsetvatnet.
Kvisting og løypeoppkjøring	FOR nr 356 § 3-e	DNT kvistmerker i påsketiden fra Sota seter og Nørdstedalseter til Trulsbu og fra Sota seter, via Nørdstedalseter til Sognefjellshytta. Det kjøres opp rundløype mellom Sota seter og Musubytta (langs veg og vassdrag).

## 6.2.1 Statens naturoppsyn (SNO)

Statens naturoppsyn (SNO) er en betydelig motorferdselsaktør i dag innenfor verneforslaget. SNO sin representant i fylket er lokalisert til Lom med Jotunheimen nasjonalpark som sitt viktigste ansvarsområde. Bestandsregistrering av jerv, hvor SNO har den praktiske utøvelsen samt eventuelle skadefellinger medfører likevel en del snøskutertrafikk også i Breheimen, særlig i perioden fra mars til mai.

Tabell 6.2 gir en oversikt over SNO Lom sin ferdsel med snøskuter innenfor Breheimenområdet. Turene har i overveiende grad blitt lagt til Skjåk-delen av utredningsområdet, mest i områdene omkring Sota, Mysubyttaldalen, Tundradalen og Lundadalen. Jerveregistrering har vært hovedformålet med alle turene. I tillegg foretaes generell oppsynvirksomhet og faunaregistrering. På alle turene er det benyttet 2 snøskutere som følger samme spor (Esben Bø, pers. medd.).

Tabell 6.2 SNO Lom sin motorferdsel innenfor utredningsområdet de tre siste årene (Esben Bø, pers. medd.).

År	Ant. km	Merknad
2005	709	Fordelt på 9 dager i perioden 02.03-04.05 i Skjåk (9 turer) og Luster (1 tur)
2006	794	Fordelt på 12 dager i perioden 16.03-24.04, alle i Skjåk.
2007	463	Fordelt på 8 dager i perioden 08.03-04.05 i Skjåk (7 turer) og Lom (1 tur)

I Luster engasjerer SNO det lokale fjelloppsynet til rovviltsporing med bruk av snøskuter. SNO foretar også selv noe sporing med snøskuter (Steinulf Skjerdal, pers. medd.).

## 6.2.2 Forskningsinstitusjoner

NINA har for tiden ingen egne aktiviteter i området der det gjøres bruk av motoriserte kjøretøy (Arild Landa, pers. medd.).

Norges Geotekniske Institutt (NGI) har av og til transporter med snøskuter i området merket med rødt på kartet i Figur 6.1 (Krister Kristensen, pers. medd.). Dette gjelder adkomststruter til deres værstasjoner ovenfor Grasdalen og til Rv 15 i Breidalen. Det siste er en alternativ adkomst for dem til forskningstasjonen Fonnshu Grasdalen. Det er relativt liten trafikk, anslagvis fra 5 til maksimalt 10 tilfeller pr. vinter. Utover det har NGI ingen regulære transportbehov i utredningsområdet for vern, men det hender at de har sporadiske oppdrag der, for eksempel i forbindelse med skredfarevurdering før åpning av den gamle Strynefjellsvegen.



Figur 6.1 NGI har av og til transportere i området merket med rødt på kartet. Transportene foregår i tilknytning til NGIs forskningsstasjon Fonnsubu i Grasdalen (skredforskning).

### 6.2.3 Lokalt fjelloppsyn

Det lokale fjelloppsynet i Skjåk ivaretas av Skjåk almenning. Almenningen dekker, bortsett fra en mindre privat eiendom øst i Lundadalen, hele utredningsområdet innenfor Skjåk kommune (Stig Aaboen, pers. medd.). Almenningen har i alt 3 almenningsbuer innenfor utredningsområdet. Det er Tundradalshytta (villreinjakt og litt rypejakt) som ligger oppe i Tundradalen, Sottjønnytta (villreinjakt) som ligger ved Sottjønningen på Sotskarvet, og Glitterbui (villreinjakt) som ligger ved Glittervatnet og er veldig lite brukt. Det fraktes ved/gass/utstyr/sjøppel til/fra disse hyttene, anslagsvis et par turer hver vinter/vår med snøskuter.

Det lokale fjelloppsynet i Lom ivaretas av Lom Fjellstyre. Lom fjellstyre forvalter bruksrettene i Vårdalen statsallmenning, Visdalen statsallmenning og Leir- og Bøverdalen statsallmenning, som tilsammen har et areal på ca. 1.2 mill. dekar (fra hjemmesiden til Lom Fjellstyre). Lom fjellstyre har ingen hytter innenfor utredningsområdet (Odd Repp, pers. medd.). Fjellstyret driver oppsyn kun til fots og ikke med motorisert kjøretøy av noe slag.

Det lokale fjelloppsynet i Luster ivaretas av kommunen (Steinulf Skjerdal, pers. medd.). Fjelloppsynet disponerer egen snøskuter og foretar tidvis kontroll og tilsyn for å avdekke ulovlig snøskuterkjøring. Fjelloppsynet utfører rovviltregistrering (oppdrag gjennom SNO) og utfører tilsyn med villreinstammen, blant annet kalvetelling. Fjelloppsynet har også utført oppdrag for DNT med kvisting av løyper, men mest i Jotunheimen og i liten grad innenfor utredningsområdet. Fjelloppsynets aktivitet i utredningsområdet kan variere en god del, men antall turer med snøskuter pr. sesong kan anslås til omlag 20 i snitt.

### 6.2.4 Leiekjøring

Det er pr. i dag 6 snøskuterførere i Skjåk kommune som har tillatelse til leiekjøring i hele kommunen. En har begrenset tillatelsen til å gjelde kjøring til Grotli og Brei-



dablikk hyttefelt i påsken (Bjørn Dalen, pers.medd.). 3 av leiekjørerne opererer normalt innenfor Breheimen. Startpunktene er for det meste Sota seter eller Kvitinglia nederst i Tundradalen (Gudbrand Lundemo, pers. medd.). Oppdragene er for DNT (inkludert løypemerking) og private hytteeiere og går som regel ut på å kjøre inn forsyninger. Totalt gjennomføres 15-25 turer pr. sesong i området. Turene går først og fremst til fiskebuer langs Lundadalsvatnet og til hytter ved Mysubytta.

Det er pr. i dag 6 snøskuterførere i Lom kommune som har tillatelse til leiekjøring. Innenfor utredningsområdet er det én aktuell leiekjører. I all hovedsak dreier hans oppdrag seg om kjøring av forsyninger til hyttene (Joar Slettede, pers. medd.). Til hytter og setre i Høydalen, innenfor utredningsområdet, har han gjerne 5-6 turer i tida før påske. Det ligger dessuten 2 hytter ved Sandåa nord for Lomseggen som han gjerne kjører til et par ganger i året, opp fra Netoseter i Høydalen. Forøvrig er det en god del kjøring før påske til hyttene på vestsiden av Bøvertjønnen, like innenfor utredningsområdet. Dette er korte turer.

Det er pr. i dag 7 sjåførere i Luster kommune som har tillatelse til leiekjøring. Tillatelsene er geografisk avgrenset som vist i Figur 6.2. I områder som overlapper med utredningsområdet er det 3 leiekjørere (Luster kommune 2006).



Figur 6.2 Oversiktskart som viser geografisk fordeling av leiekjøring i Luster kommune.

Trond Rune Flikki er leiekjører i området Luster - Åsetvatnet. Han gjør 10-20 turer med snøskuter i perioden fra februar til over påsken. Oppdragene er stort sett fordelt på kjøring av forsyninger til hytter og utkjøring av saltsteiner. Hyttene som betjenes ligger ved Osen og rundt Åsetvatnet. Kjøreruten starter da fra Kolstad i Dalsdalen og går opp Ringbotten, over Ofsarvatnet og ned til Osen. Derfra til angjeldende hytte omkring vatnet. Saltsteiner kjøres ut omkring Åsetvatnet, én til

Ofsarvatnet, en til Hamarsdalen og én til sankebu ved Austratjørnene (Trond Rune Flikki, pers. medd.). Det synes ikke som om det er vanlig med leiekjøring oppe i Mørkridsdalen. Einar Yttri som har leiekjøringen fra Mørkridsdalen og østover, har ikke hatt oppdrag i Mørkridsdalen og forøvrig svært få oppdrag også i Fortunsdalen (Einar Yttri, pers. medd.). Leiekjøreren i Jostedalen har relativt få turer inn i utredningsområdet. De siste årene har filmproduksjon skaffet oppdrag (i år gjøres det 8 turer) men forøvrig er oppdragsmengden liten (Jon Evjestad, pers. medd.).

### 6.2.5 Landbruk/vannveier

Det er ingen gårdsbruk innenfor utredningsområdet og det foregår ikke skogsbruk-aktivitet med unntak av uttak av ved og røtter til tjærebrenning (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 13.07.2007).

Det benyttes motorisert ferdsel på vinterføre til frakting av saltstein til beitedyr, materialer til reparasjoner av støler, andre bygninger gjerder, buer og andre installasjoner samt vedtransport (Eilertsen & Høberg 2008). Blant annet har eiere av kyr og sau på beite i områder ved Raudalen i Skjåk gitt innspill på at de benytter snøskuter for å frakte bl.a. ved, saltsteiner og nye båter inn til vannene vest for Raudalsvatnet (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 13.07.2007). Det blir også kjørt inn saltsteiner i utredningsområdet ved Lundadalen, Tundradalen og Buanose (Bjørn Dalen, pers. medd.). Også ved Blåhø og Netoseter i Lom fraktes det inn saltsteiner (Ronny Nestvold, pers. medd.).

Ved Mysubytta er det seterdrift, blant annet ved ei felles geitseter. Fram til Sota seter, like utenfor utredningsområdet, går det helårsåpen bilveg. Videre opp til Mysubytta er vegen åpen på sommerstid, og seterdriften generer en god del bilkjøring. Barmarkkjøring forekommer ikke (Jorunn Svingen, pers. medd.).

Det forekommer i mindre grad transport med helikopter (Eilertsen & Høberg 2008). Det er i praksis svært vanskelig å utøve landbruksvirksomheten uten å benytte motorisert kjøretøy til nevnte oppgaver. Materiellet er ofte for tungt til å frakte dette inn til de aktuelle områdene med håndmakt. I spesielle tilfeller benyttes det motorisert kjøretøy til leiting etter savnede husdyr samt beredskap i forbindelse med uttransport av syke dyr, transport av veterinær til syke dyr, evt nødslakt. Denne transporten er sjelden i bruk.

Fagutredningen om landbruk (Skjerdal 2006) gir følgende oversikt over motorferdsel knyttet til landbruk i Luster kommune:

Barmark:

- Lite kjøring i utmark utenfor veger

Vinterføre:

- Salt til bufe. Blir plassert på stølene
- Reparasjonar av buer og installasjoner
- Ettersyn av buer
- Vedtransport

Helikopter:

- Noen turer i året, blir som regel samordnet. Gjelder større reparasjoner og vedlikehold av bygninger og installasjoner som for eksempel bruer, leting etter saknede beitedyr (svært få tilfeller)

Grunneierne ved Osen i Luster har benyttet snøskuter til vedfrakt og saltsteinutkjøring i mange år. Etter tillatelse fra Luster grunneierlag har grunneierne ved Osen kjørt fra Kolstad i Daldalen via Hornane til Osen (mesteparten innenfor utredningsområdet). Formålet med turene har vært varetransport, vedkjøring, saltsteinkjøring og tilsyn med stølshus (Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 2006). Noen av saltsteinene blir lagt ut av gårdbrukerne selv, men noen blir lagt ut av leiekjører, blant annet i Hamarsdalen, Ofsarvatnet, Austetjønnene og rundt Åsetvatnet (Trond Rune Flikki, pers. medd.).

Det går en bilveg inn til Hyrnevollen (Hødnevollen) i Mørkridsdalen, men ikke inn i utredningsområdet. Her er det parkeringsplass og utgangspunkt for de som skal videre innover Mørkridsdalen. Plassen er tilrettelagt med samlegjerde for sau og vegen er mye brukt av grunneiere i forbindelse med tilsyn til beitedyr (både storfe og sau) samt for turister som har dalen som utgangspunkt for fotturer inn til Arentzbu og DNTs stinett. Ved Mørkrid er det parkeringsplass for de som skal opp til Osen og Åsete eller Fast (DNTs turisthytte) (Steinulf Skjerdal, pers.medd.).

Fra Jostedalen går det flere veger inn mot utredningsområdet, flere av dem anleggsveger etter kraftutbygging. Vegene er gjerne utgangspunkt for ikke-motorisert ferdsel inn i utredningsområdet og brukes delvis av grunneiere i forbindelse med tilsyn til beitedyr, jakt og fiske, men også av turister som vil inn i fjellområdet via DNTs sti- og løypenett. Vegene går opp til Styggevatnet, inn til Fagerdalen, Geisdalen, Vanndalen og inn til Vårstølen i Vigdalen. Likeledes går det veg fra Luster inn til Kilen i Dalsdalen med avstikker til Kolstad og veg inn Fortunsdalen til Nørdestedalen med avstikkere til Fivlemyrene, Middalen og Vetledalen (Steinulf Skjerdal, pers.medd.).

### **6.2.6 Tamreindrift**

Lom Tamreinlag har i området mellom fylkesgrensa på Sognefjellet og Lom ca. 2400 dyr i én flokk i perioden desember - april (Magnar Hansen, pers. medd.). Laget disponerer 4 snøskutere men bruker stort sett bare 2 i det daglige oppsynet med flokken. Alle snøskuterne blir brukt når hele flokken skal drives sørover på våren. Lom Tamreinlag bruker ikke barmarkkjøretøy, men leier inn helikopter i forbindelse med merking og slakting, men dette foregår ikke innenfor utredningsområdet. Ved spesielt vanskelige tilfeller kan det likevel hende at det blir bruk for helikopter. Ett slikt tilfelle oppsto blant annet i 2007 da 6-700 dyr gikk seg fast ved Dumhø (utenfor utredningsområdet).

Reinflokken bruker stort sett hele utredningsområdet innenfor Lom kommune, men vanligvis mest intensivt området Bakkebergfjella - Storhø og området fram mot Lomseggen. En sjelden gang må dyr hentes fra i fjellområder i Skjåk kommune. Tamreinlaget har inntrykk av at det er lite annen motorisert ferdsel i området (Magnar Hansen, pers. medd.).

## 6.2.7 Røde Kors hjelpekorps

Røde Kors Hjelpekorps har årlig ferdsel med snøskuter innenfor utredningsområdet. Deres sambandsøvelser og kjentmannsturer er direkte hjemlet i Lov om motorferdsel i utmark. Hjelpekorpsene har i hovedsak to typer øvelser med snøskuter. Den ene typen omfatter ferdighetskjøring. Denne typen trening gjøres i områder der man har klar avtale med grunneier, og er ikke avhengig av å foregå innenfor et framtidig verneområde (Pål A. Dahl, pers. medd.). Den andre typen øvelse er kjentmannsøvelser. Her lærer førerne seg å vurdere farer i terrenget og trygge ferdselsruter. Dette er trening som utføres i terrenget som er hjelpekorpsets virkeområde.

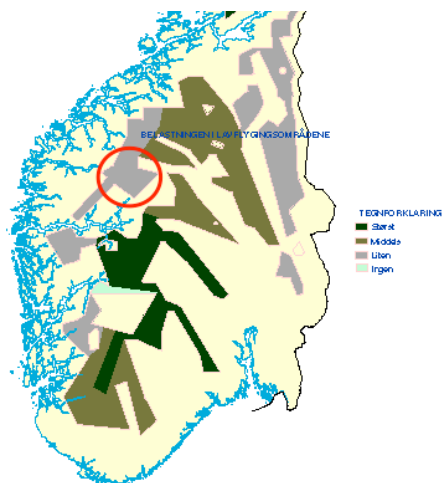
Skjåk Røde Kors hjelpekorps arrangerer år om annet øvinger innenfor utredningsområdet i Skjåk kommune (Åge Willy Rønningen, pers. medd.). Det skjer ikke nødvendigvis hvert år. Det hender også at de inviterer med hjelpekorpsset i Lom. Området Tundradalen - Lundadalen blir mest brukt. Mer sjelden legger de øvinger i områdene nordvest for Tundradalen. De legger vekt på å holde seg utenom områder som de vet det befinner seg turister, og de prøver også å innhente informasjon på forhånd for å forsikre seg om at det ikke er villrein om øvingsområdet. Øvingene er kombinert kjentmannstrening og ferdighetstrening (samband, søk i rasområde osv.). Stort sett hvert år har hjelpekorpsset et eller to oppdrag med å frakte ut turister fra hytter i Breheimenområdet.

Lom og Bøverdalen Røde Kors Hjelpekorps har jevnt over lite aktivitet innenfor utredningsområdet (Ronny Nestvold, pers. medd.). Korpsset arrangerer kjentmannsøvinger inn i Jotunheimen og Breheimen, i utgangspunktet én øvelse pr. år, men da med veksling slik at de prøver å ha 2 ganger i Jotunheimen og én gang i Breheimen. Fordi der er mer ferdsel, blir det fokusert mer på å øve i Jotunheimen enn i Breheimen. Korpsset har de siste 10 årene bare blitt utkalt på én aksjon i Breheimenområdet, mens det i Jotunheimen er aksjoner årlig.

Røde Kors Luster Hjelpekorps opererer i et område som strekker seg fra østsiden av Jostedalen, via Mørkridsdalen til grensen til Skjåk og Lom kommuner og videre over Sognefjellet og ned Utladalen til grensa mot Årdal kommune, samt Sørheimshalvøya, den delen som ligger i Luster kommune. Hjelpekorpsset utdanner 1-2 nye snøcooterførere hvert år og gjennomfører årlig kjentmannsøving på ruten Turtagrø - Nørddedalseter. Ruten starter fra Hervassbu og går nordover over Storevatnet, videre gjennom utredningsområdet ved Liabrekulen til Øvre Grønevatnet, videre nordover over Namlausvatnet til Medalen og sørover derfra til Nørddedalseter. Omlag annenhvert år gjennomføres også kjentmannsøving på ruten mellom Kolstad og Osen. I tillegg til øvingsaktivitet utfører Luster Hjelpekorps "skarpe oppdrag", særlig i forbindelse med påsketraffikken som går fra Sota seter via Nørddedalseter – Sognefjellhytta og videre. I gjennomsnitt utføres 2-3 slike oppdrag i året. Vinteren 2008 ble det gjennomført 2 "skarpe oppdrag", - begge til Nørddedalseter (Halvard Bolstad, pers.medd.).

## 6.2.8 Forsvarets lavflyging

NOU 2001:15, "Forsvarets områder for lavflyging", presenterer et belastningskart over lavflygingsaktiviteten i perioden 1997-1999 (Figur 6.3). Av kartet framgår det at så godt som hele verneforslaget hadde *liten* belastning på en skala fra størst (3), via middels (2), liten (1) og til ingen (0) belastning (Forsvarsdepartementet 2001).



Figur 6.3 Kart som illustrerer lavflygingsaktiviteten innenfor Sør-Norges andel av Forsvarets lavflygingsområde i perioden 1997-99. Breheimen ligger innenfor rød sirkel (grovt angitt). Kilde: NOU 2001:15.

Siden da har det vært en regelendring i forhold til Forsvarets lavflyging (jfr. kapittel 4.4), og det er nå restriksjonsprinsippet som gjelder. Breheimenområdet er viktig på linje med øvrige områder som ikke er undergitt spesielle restriksjoner på lavflyging (Hans Martin Steiro og Stig Nilsson, pers. medd.). Utredningsområdet er et område som pr. i dag brukes til lavflyging, men det er vanskelig å få det konkretisert fra Forsvaret om dette området er mindre eller mer viktig enn andre områder som ikke begrenses av restriksjoner. Det kan virke som om lokalbefolkningen ikke har inntrykk av at Breheimenområdet brukes "spesielt ofte" til lavflyging (Stig Aaboen, pers. medd.).

Forsvaret mener selv at de trenger alle de områdene de har for å kunne drive nødvendig trening av sine jagerpiloter. Lavflyging er en grunnleggende og viktig del av en jagerflygers trening (Hans Martin Steiro, pers. medd.).

Alliert Treningscenter Sør (ATCS) har regelmessig besøk av tyske helikoptre som øver på flyging i turbulente forhold omkring fjellformasjoner. De er ikke årvisst, men sporadisk i Breheimenområdet, og utøver da lavflyging i og omkring dal- og fjellformasjoner. Området ansees imidlertid ikke å være spesielt viktig i så henseende, og eventuelle restriksjoner på flygehøyde i Breheimen vurderes å ha ingen betydning for ATCS (Major Fortun, pers. medd.).

## 6.2.9 Forsvarets øvingsaktivitet på bakken

Det foregår pr. i dag ingen militær øvingsaktivitet på bakken innenfor utredningsområdet. Området innenfor Luster kommune er ikke brukt av Heimevernet. Hvis det skulle foregått øvinger i nærheten, så vil det bare medføre bruk av motoriserte kjøretøy på offentlig veg (Kjell Inge Høvde, pers. medd.).

Forsvarets vinterskole på Rena har i 2 år nå hatt skredøvinger i Grasdalen på Strynefjellet (Jo Gunnar Ellevold, pers. medd.). Der leier de NGIs forskningsstasjon, "Fonnbu". De går mest på ski men frakter utstyr med snøskutere og beltevogn. De bruker fra 3-4 snøskutere og av og til én beltevogn. Primært er det området i Grasdalen som blir benyttet, men de har også brukt området øst mot Grotli. De vurderer det nevnte området som meget aktuelt å bruke fortsatt i årene framover, men ser ikke for seg at det vil være behov for å bruke områder lenger sørøst (inne i utredningsområdet).

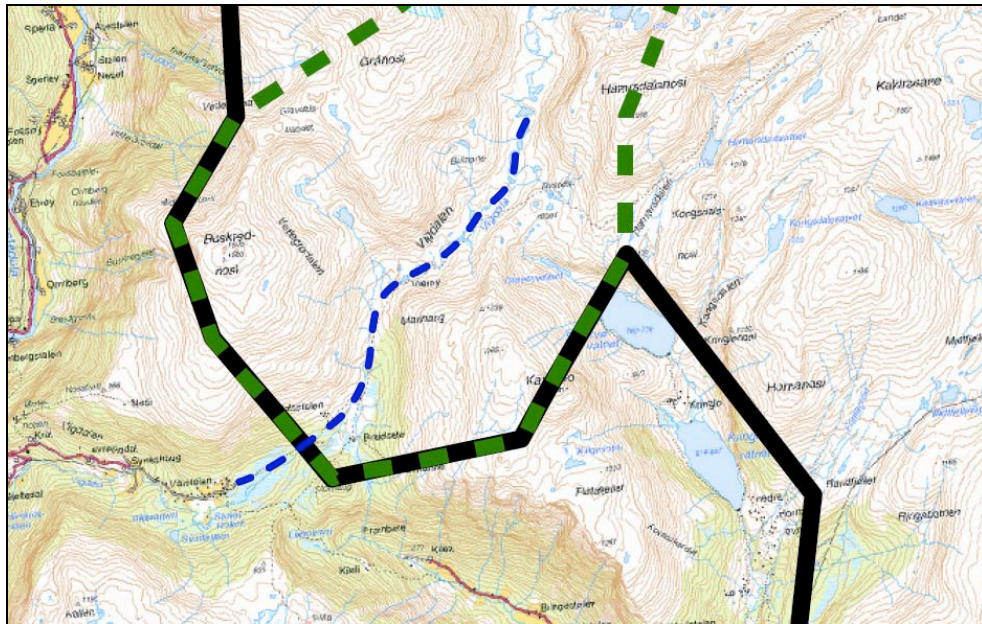
HV-skolen på Dombås bruker ikke utredningsområdet (Knut Nyttun pers. medd.). Deres primære øvingsområder ligger nord for Dombås. Heller ikke Hærens Jegerkommando bruker området (Per Gunnar, pers. medd.).

Breheimen ligger for langt nord til at Alliert Treningssenter Sør (ATCS) bruker området til bakkeøvelser (Major Fortun, pers. medd.).

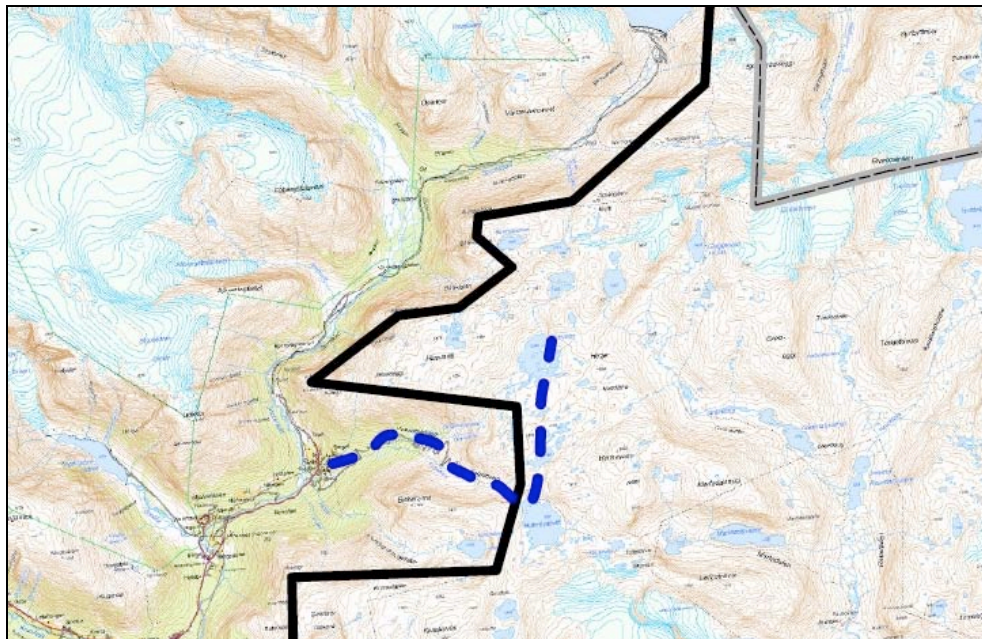
## 6.2.10 Kraftanlegg/snømåling

Jostedalen og Leirdøla kraftverk eies av Statkraft. I forbindelse med tilsyn følger de blant annet følgende ruter med snøskuter inn i utredningsområdet (Edvard Leirdal, pers. medd.):

- Vigdalen: Fra øverste gård i Vigdalen til Øystølreset (mesteparten av ruten inne i utredningsområdet). Denne blir benyttet én gang i måneden når det er snø.
- Fagerdalen: Fra Fåberg til Slirevotni (omtrent halve strekningen ligger innenfor utredningsområdet). Denne blir benyttet ca. 2 ganger årlig. Veien opp til Fagerdalen og videre om Holmevatn til Slirevatna blir fulgt.



Figur 6.4 Statkrafts snøskuterrute opp Vigdalen, merket med blå prikket linje. Kilde: Edvard Leirdal (pers. medd.). Grensen for utredningsområdet har svart, heltrukket linje (utredningsområdet er øst for linjen).



Figur 6.5 Statkrafts snøskuterrute som går opp Fagerdalen fra Fåberg, til Slirevotni via Holmevatnet. Grensen for utredningsområdet har svart, heltrukket linje (utredningsområdet er øst for linjen). Kilde: Edvard Leirdal (pers. medd.).

Hydro Energi eier Fortun kraftverk og Fivlemyr kraftverk som utnytter fall fra flere reguleringsmagasin omkring 1250 m. o. h. i Fortundalen/Nørdestedalen like utenfor utredningsområdet. Det brukes snøskuter og helikopter for å gjennomføre etter-syn og snømåling (Norsk Hydro ASA 2008). I dag benyttes helikopter i hele regu-

leringsområdet med ca. 15 landinger i året ved Fivlemyr Kraftverk. Snøskuter benyttes i vintersesongen med 5-10 turer pr. måned.

Sporlogg (Figur 6.6) viser at rutene som følges, i stor grad ligger utenfor utredningsområdet, bortsett fra ved området nord for Storevatn, samt ruten som ser ut til å gå fra Breiddalen til Illvatnet over fjellet like sør for Illvassnosi.

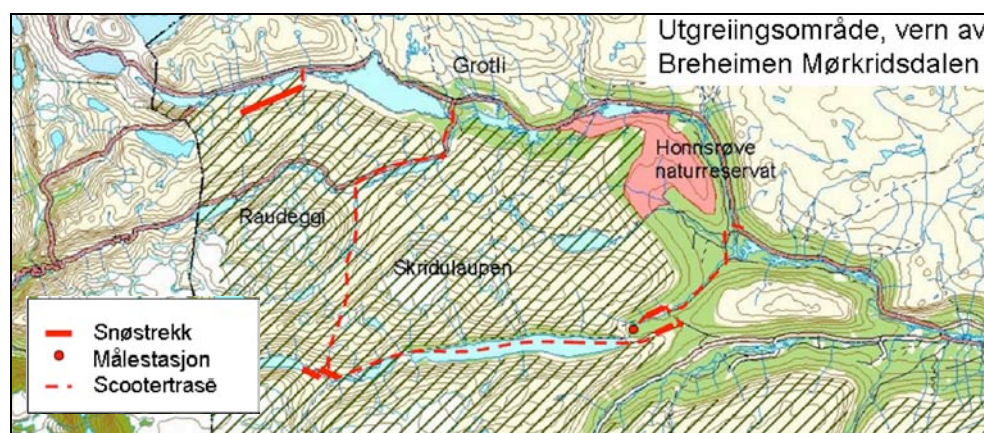


Figur 6.6 Sporlogg fra snøskuterinspeksjoner av Hydro Energi sine kraftanlegg i Fortunsdalen/Nørdestedalen.

Glommens og Laagens Brukseierforening (GLB) er regulant i enkelte vassdrag i Skjåk og har konsesjon på regulering av Breidalsmagasinet, Raudalsmagasinet og Breidalsoverføringen. Selskapet er pålagt å utføre snømålinger innenfor nedbørfeltene til de to magasinene (Figur 6.7) Målingene foregår innenfor utredningsområdet. Disse snømålingene utføres ved hjelp av snøskuter og tar normalt 1-2 dager pr år. I spesielle år tas flere prøver, og målingene strekker seg da over 5-6 dager. Målingene utføres av GLB og Eidsiva Vannkraft AS (Tore Hamre, pers. medd.).

GLB har også en pålagt målestasjon i elva Framrusti (utenfor utredningsområdet) som skal ettersees med driftstilsyn og periodisk tilsyn. Både GLB og Eidsiva Vannkraft AS bruker snøskuter til ettersyn av både damsted i Raudalen, målepunkt i Framrusti og Raudberget pumpestasjon i de perioder om vinteren hvor det ikke er brøytet veg. Øvre Otta DA eier Framruste kraftverk, Raudberget pumpestasjon, og 132 kV overføringslinje fra Framruste til Øyberget.





Figur 6.7 Snøstrekk (dybdemålinger), målestasjon og snøskutertraséer i Raudalen, Mårådalen og ved Breidalsvatn. (Glommens og Laagens Brukseierforening 2008). Markerte trasé (og snøstrekk/målepunkt) på strekningen Pollfoss-Framruste-Raudalsvatn (til Skridulaupbu) ligger utenfor utredningsområdet.

Det er Eidsiva Vannkraft AS som forestår drift og vedlikehold av installasjonene som tilhører Øvre Otta DA og utfører etter avtale, også drifts- og tilsynsoppgaver for GLB. Eidsiva Vannkraft AS er derfor avhengig av å bruke motorisert kjøretøy vinter og sommer til tilsyn og feilretting på 132 kV-linjen (helikopter ved behov), samt vintertilsyn med snøskuter til kraftverk (ukentlig) og adkomst svingesjakt (luftehus) i Framruste kraftverk ved behov (sjelden).

### 6.2.11 Drift av turisthytter

Turisthytter generer motorferdsel gjennom frakt av foryninger inn til hyttene og frakt av søppel etc. ut. DNT Oslo og Omegn har flere hytter innenfor utredningsområdet og noen like inntil. Den motoriserte ferdselen som DNT har i området, er knytta til driften av selvbetjeningshyttene, utlegging og inntaking av enkelte bruer samt kvisting av ruter på vinteren (Tor Martin Stenseng, pers. medd.). Drift av selvbetjeningshyttene er definert som transport av forsyninger, det vil si ved, gass og proviant samt utstyr til løpende vedlikehold i kombinasjon med ettersyn av hyttene.

#### ***Turisthytter innenfor utredningsområdet***

<i>Slæom</i>	All transport til/fra foregår med snøskuter fra Sota seter.
<i>Trulsbu</i>	All transport til/fra foregår med snøskuter fra Kvitingslia i Nordberg (Gudbrand Lundemo, pers. medd.). Hytta disponerer båt med motor som benyttes ved fiske på Lundadalsvatnet.
<i>Medalsbu</i>	Lita, ubetjent steinbu mellom Trulsbu og Nørdestedalseter. Normalt ingen motorferdsel direkte i tilknytning til hytta.
<i>Sprongdalshytta</i>	Betjenes med helikopter. Hytta har tradisjonelt hatt transport på høsten i forbindelse med damettersyn fra Statkraft/Hydro. DNT

har dermed fått noe billigere transport ved å nytte helikoptere som da allerede har oppdrag i området.

- Arentzbu* Betjenes utelukkende med helikopter. DNT Oslo og Omegn har pr. i dag en 4-årig tillatelse fra Fylkesmennene i Oppland og Sogn og Fjordane til å betjene flere hytter i området, blant annet Skogadalsbøen, Olavsbu, Fannaråken, Stølsdalen, Skagastølsbu og Stølsmaradalen, samt de Arentzbu og Fast i Breheimen. Transporten er koordinert slik at alt normalt gjøres ferdig i løpet av en uke omkring St. Hans. For de to nevnte hyttene i utredningsområdet brukes normalt en dag eller to på å frakte inn forsyninger og frakte ut søppel. Kommune og alle grunneiere blir varslet på forhånd hvert år.
- Fast* Samme transport som Arentzbu (se over).
- Vigdalstølen* Liten hytte som har hatt liten motorisert ferdsel i forbindelse med drift av hytta, men det har vært transportert inn mat og utstyr ved behov. Vigdalstøl ligger så nært vegen i Vigdalen at det tidvis også bæres inn forsyninger dit.

#### **Turisthytter like utenfor utredningsområdet**

- Skridulaupbu* Skridulaupbu er en liten hytte (4 senger) og nokså lite besøkt, men normalt blir det foretatt én tur inn med snøskuter før påske for å komplettere forsyningene. Forsyninger fraktes ellers inn med båt over Raudalsvatnet.
- Sota seter* Det går bilveg opp gjennom Bråtådalen fram til Sota seter. I juni-august går det rutebuss fra Bismo 2-3 ganger i uka. I Påsken setter DNT Oslo og Omegn opp ekstra buss fra Oslo (3 turer i 2008).
- Nørdstedalseter* På sommeren er det åpen bilveg opp fra Fortunsdalen.

#### **Annen transport i tilknytning til turisthyttene**

På stien fra Nørdstedalseter til Arentzbu er det lagt ei gangbru over Nobbielva sør for Harbardsbreen. Denne brua må tas ned hver høst og settes opp igjen hver vår. Det gjøres med helikopter (Tor Martin Stenseng, pers. medd.).

Det hender at det er behov for ekstraordinære forsyninger, f.eks. ved uventet stort besøk, og i 2007 innvilget Luster kommune dispensasjon til DNT Oslo og Omegn for bruk av helikopter til slik ekstraordinær opprydding på DNT-hyttene Arentzbu og Fast i forbindelse med lengre besøk av et filmteam.

### **6.2.12 Private hytter, oppsett og vedlikehold**

Skjåk kommune har utarbeidet et eget rundskriv for motorferdsel i forbindelse med den hjemlede retten til bruk av snøskuter/helikopter under nybygg og vedlike-

holdsarbeider der kommunen har gitt byggetillatelse. Det synes å være relativt lite av denne type behov i forbindelse med motorferdsel i utredningsområdet i Skjåk kommune.

Luster kommune har i henhold til Motorferdselsloven godkjent en privat landingsplass for helikopter i tilknytning til Osen hyttefelt ved Åsetvatnet, innenfor utredningsområdet og nokså nær grensen for foreslått Mørkrid naturreservat (Tom Dybwad, pers. medd.). Landingsplassen er relativt mye brukt (Maria C. Knagenhjelm, pers. medd.). Det var befarings angående bruken av denne landingsplassen med representanter for Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, Luster kommune og grunneierne til stede (Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 2006). Landingsplassen ligger ved nedre enden av vatnet, mellom utløpsosen og hytter. Her lander helikopteret vanligvis, men ved transport av varer lander helikopteret der varene endelig skal. I gjennomsnitt er det én landing pr. uke fra vår til høst, men dette varierer, slik at i perioden 15.06 til 31.08 kan det være opp til 4-5 landinger pr. uke. Når det foregår bygging kan det forekomme flere landinger over et kort tidsrom. Normalt fraktes materialer, proviant og folk (hytteiere). Det foregår også av og til frakt av materialer etc. med leiekjørere (Trond Rune Flikki, pers. medd.).

## **6.2.13 Dispensasjonsløyver**

### ***Skjåk kommune***

I 2006 ble det i henhold til kommunens rapportering til KOSTRA behandlet 5 dispensasjonssøknader i Skjåk kommune. Èn av dem gjaldt kjøring på barmark, og alle ble innvilget. Sammen med 3 tidligere innvilgede dispensasjoner som fortsatt var gyldig, og som omhandlet kjøring av funksjonshemmede, var det dermed 8 innvilgede dispensasjoner i kommunen i 2006. Ingen av dispensasjonsløyvene gjaldt utredningsområdet (Bjørn Dalen, pers. medd.).

### ***Lom kommune***

I 2006 ble det i henhold til kommunens rapportering til KOSTRA behandlet 10 dispensasjonssøknader i Lom kommune. 8 søknader ble innvilget. Èn av dem gjaldt kjøring på barmark. Sammen med 6 tidligere innvilgede dispensasjoner som fortsatt var gyldig, var det dermed 14 innvilgede dispensasjoner i kommunen i 2006.

I 2007 var det ikke gitt noen dispensasjoner for snøskuterkjøring innenfor utredningsområdet (Sander Sælthun, pers. medd.). Noen dispensasjoner for vedkjøring var i "grenseland" (ved Dalsvatnet og Kvanndalsosen) men altså ikke innenfor. Det ble gitt én dispensasjon for landing med helikopter på Lomseggen, innenfor utredningsområdet, i forbindelse med befarings/oppmåling i tilknytning til planene om gondolbane.

### ***Luster kommune***

I 2006 ble det i henhold til kommunens rapportering til KOSTRA behandlet 13 dispensasjonssøknader i Luster kommune. 11 søknader ble innvilget. Ingen av dem gjaldt kjøring på barmark. Sammen med 12 tidligere innvilgede dispensasjoner

som fortsatt var gyldig, var det dermed 23 innvilgede dispensasjoner i kommunen i 2006.

I Luster kommune ble ingen dispensasjonssøknader innenfor utredningsområdet avslått i 2007 (Maria C. Knagenhjelm, pers. medd.). Søknadene, 5 i alt, gjaldt bruk av helikopter, hvorav to var for filming (både generelt i høyreliggende områder i kommunen og spesielt til Bolstadnosi/Sveiedalen), opprydding (DNT) samt ett tilfelle der det gjaldt frakt av pensjonister med helikopter til Lø nedenfor Kringlevatn, like utenfor utredningsområdet på nordsiden av Dalsdalen.

#### **6.2.14 Filmproduksjon**

Spørteggbreen er som platåbre med snø og is om sommeren, egnet som produksjonslokalitet for ulike filmprosjekt. Helikoptertransport er da aktuell transportmetode. Mest aktuelt er det å ha et fast landingssted oppe på breen, eventuelt i kanten av breen, f.eks. ved bua som ligger ved høyde 1612 mellom Vanndalsvatnet og breen. Kommunen ser dette som en mulighet til både å generere omsetning i forbindelse med selve filmproduksjonen samt oppnå positiv omtale som er med å profilere kommunen (Olav Grov, pers. medd.). Før opprettelsen av nasjonalpark var Jostedalsbreen brukt til dette formålet. Spørteggbreen er blitt brukt 3-4 ganger etter 1991 i forbindelse med filmprosjekt (Tom Dybwad, pers. medd.).

#### **6.2.15 Storviltjakt**

Det har til nå ikke vært tillatt bruk av motorisert hjelpemiddel for utfrakt av reinslakt innenfor Skjåk almenning i Breheimen (Stig Aaboen, pers. medd.). På grunn av lange avstander, kan det imidlertid melde seg behov for områdene innenfor Raudalsvatnet og omkring Lundadalsvatnet. Reinslakt fraktes tidvis ut av terrenget med hest og kløv (Jorunn Svingen, pers. medd.).

I Lom kommune foregår det tamreindrift, og dermed ingen villreinjakt. Det er svært sjelden at det foretas utfrakting av elgslakt fra jaktområder i utredningsområdet i Lom kommune. Terrenget høver dårlig til det (Odd Repp, pers. medd.).

Storviltjakt innenfor Skjåk- og Lusterdelen av Breheimenområdet tilbys som et reiselivsprodukt av firmaet "Breheimen Safaries" med fellingstillatelse, guiding, forpleining og utkløving av dyr ([www.breheimen-safaries.com](http://www.breheimen-safaries.com)). Breheimen Safaries har basestasjonen sin ved Netoseter i Lom. Derfra frakter de alle forsyninger med kløv opp til Moldurhø der det blir etablert leir i de tre ukene jaktperioden varer. Firmaet foretar ikke inn- og utfrakting med motoriserte kjøretøy (Kolbjørn Soglo og Knut Marås, pers. medd.).

#### **6.2.16 Fiske**

Skjåk kommune har vedtatt en forskrift om motorferdsel i utmark og vassdrag der kommunen benytter seg av muligheten de har etter § 4 i motorferdselloven om å forby ferdse med motordrevne fartøy også på vann og vassdrag som er større enn 2 kvadratkilometer. Unntatt fra det generelle forbudet er bruk av båt på Glittervat-

net og Lundadalsvatnet, i tillegg til 8 andre vatn i kommunen utenfor utredningsområdet. Her er det tillatt med påhengsmotor inntil 9,9 hk (Skjåk kommune 2008).

Bruken av båt på Glittervatnet har relativt lite omfang (Stig Aabøen, pers. medd.). Skjåk Almenning har ei bu ved vatnet, Glitterbu, og den er veldig lite brukt, fortrinnsvis i forbindelse med reinsdyrjakt.

På Lundadalsvatnet brukes båt med motor i forbindelse med fiske. DNT/Trulsbu har egen båt, og det samme har enkelte av grunneierne langs vatnet (Gudbrand Lundemo, pers. medd.).

I vestenden av Raudalsvatnet, som ligger inntil utredningsområdet, ligger det ei almenningsbu som blir en del brukt av blant annet fiskere. De bruker motordrevet båt på Raudalsvatnet (utenfor utredningsområdet) for transport inn til bua (Stig Aabøen, pers. medd.).

I Lom kommune er Høydalsvatn unntatt den generelle tillatelsen om bruk av motor på vann og innsjøer over 2 km<sup>2</sup>, jfr. vedtektene til kommunedelplan for motorferdsel (Lom kommune 2003). Det foregår en god del garnfiske på vatnet, men altså ikke med motorbåt. På grunn av bilvegen er fjellområdene innenfor Høydalsseter nokså lett tilgjengelig, og det er en del sportsfiskere (stang) som drar inn i fjellet herfra (Joar Slettede, pers. medd.). Veggen er stengt med bom ved østenden av vatnet fram til utpå våren.

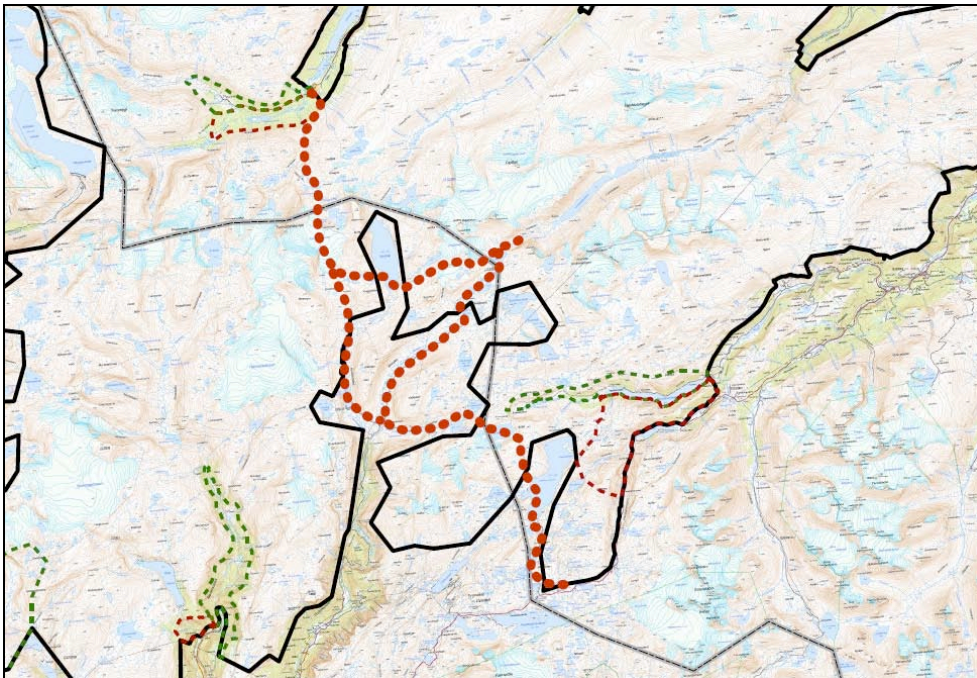
I Luster kommune har grunneierne selv ilagt forbud mot motorisert ferdsel på Åsetvatnet. Forøvrig er det ingen vann innenfor utredningsområdet der motorferdsel generelt er tillatt, men på Illvatnet, like utenfor, er det noe ferdsel med motorisert båt i forbindelse med tilsyn til Hydro Energi sitt kraftanlegg (Maria C. Kna-genhjelm, pers. medd.).

### **6.2.17 Kvisting og løypeoppkjøring**

DNT benytter snøskuter i forbindelse med kvisting og ettersyn av følgende ruter:

- Sota – Nørdestedalseter
- Sota – Trulsbu – Nørdestedalseter
- Nørdestedalseter – Sognefjellet

Disse rutene kvistes slik at de står ferdig fra og med én uke før påske. Det benyttes naturkvist. Det er intet vedlikehold av kvistingen etter påske (Lise Havik, pers. medd.). Merkeperioden i 2008 går fra 7. til 24. mars. Etter denne tid vedlikeholdes ikke kvistmerkingen. Lom og Bøverdalen Røde Kors Hjelpekorps har de siste årene vært med med 1-2 snøskutere på stikkingen fra Nørdestedalseter til Sognefjellet og har dermed også fått kjentmannstrening (Ronny Nestvold, pers. medd.). På grunn av lang rute og mye kvist har det dermed deltatt 2-3 snøskutere på denne ruten. DNT Oslo og Omegn har ytret ønske til forvaltningen om muligheter for bygging av ei ny hytte ved Illvatnet for å gjøre avstanden mellom Sota og Nørdestedalseter kortere.



Figur 6.8. DNTs merkede vinterruter innenfor utredningsområdet. DNT Oslo og Omegn kvister med naturkvist fra Sota seter til Nørdestedalseter. Fra denne ruten, ved Fortunsbreen, kvistes det en rute til Trulsbu, og fra Trulsbu gjennom Medalen (via Medalsbu) til Nørdestedalseter. Fra Nørdestedalseter kvistes en rute til Sognefjellshytta. Kilde: DNT Oslo og Omegn v/Lise Havik (pers. medd.).

Lidar hytteforening preparerer etter særskilt dispensasjon en løypetrasé som går etter kraftlinja fra hyttefeltet til Sota, til Sota-Mysubytta etter vegen, fra Mysubytta til bruddet i Mysbyttedalen og tilbake i skogen rundt Tverregga til Syrtbyttvatnet og videre ned til Røykjeskålsvatnet og etter vassdraget tilbake til Sota (Bjørn Dalen og Jorunn Svingen, pers. medd.). Løypa kjøres opp etter jul og ut gjennom hele vinter-sesongen.

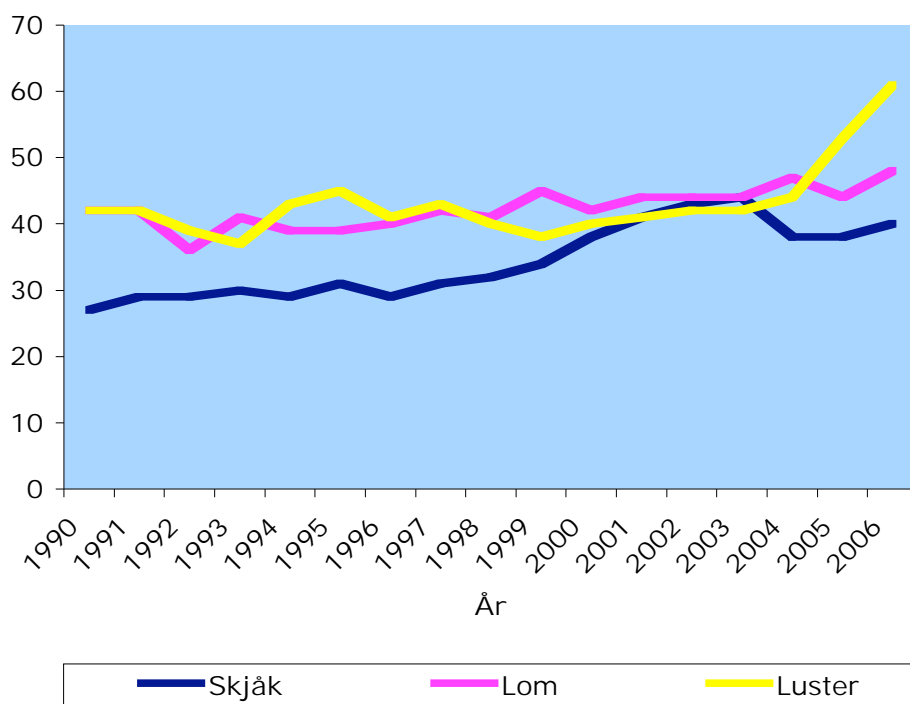
Skjåk Hyttesevice preparerer etter særskilt dispensasjon en løypetrasé fra Grotli hyttefelt etter Heillstuguvatnet til Mårådalsmunningen og retur (Bjørn Dalen, pers. medd.).

Skjåk Idrettslag kjører med hjemmel i forskrift, opp løype i Honnrøve barskogreservat og kan komme inn i Breheimen der denne grensar til reservatet i området Rognebekktjønn - Løyten (Bjørn Dalen, pers. medd.).

### 6.3 Konkrete planer og utviklingstendenser

Det har jamt over vært en svak økning i antall snøskutere i de tre kommunene siden 1990 (se Figur 6.9). I Lom er økningen liten, bare 14 % i perioden. I Skjåk jevnt økende (48 %) fra et lavere nivå enn de andre to kommunene, men med en liten nedgang i 2004 og 2005. I Luster kommune ser det ut til å ha vært et stabilt antall snøskutere fra 1990 til 2004, men så en markant økning i 2005 og 2006, - totalt en økning på 45 %.

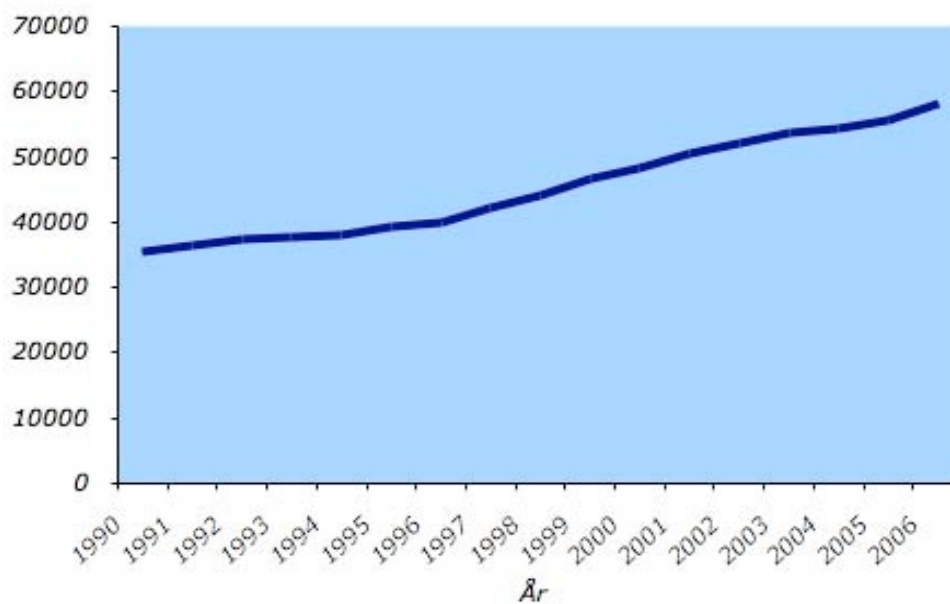
Antall registrerte snøscootere



Figur 6.9 Antall registrerte beltemotorsykler (snøskutere) etter kommune og år. (Kilde: SSB)

For hele landet er økningen enda større, slik som Figur 6.10 viser. Fra 1990 til 2006 økte antallet registrerte snøskutere med 64 %.

Antall registrerte snøscootere, hele landet



Figur 6.10 Antall registrerte beltemotorsykler (snøskutere) årene 1990-2006. (Kilde: SSB)

Det gis få signaler om endringer i aktivitetsnivået for årene framover fra aktørene med motorferdsel i utredningsområdet, - med noen unntak.

Hydro Energi utreder for tiden muligheter for en økt utnyttelse av reguleringsanleggene i Fortun, blant annet området som ligger vest for Fortunsdalen, opp mot Harbardsbreen. Ved eventuell etablering av nye anlegg i fjellet, vil behovet for motorferdsel øke noe i forhold til dagens nivå (Norsk Hydro ASA 2008).

DNT ser behov for en ny hytte mellom Sota seter og Nørdestedalseter, i området omkring Illvatnet, utenfor utredningsområdet (Tor Martin Stenseng, pers. medd.). Avstanden mellom de to hyttene er lang og i perioder med ugunstig vær kan strekningen bli for strabasiøs for enkelte turgåere. Det synes dessuten også å være en tendens til at fjellturistene i mindre grad legger ut på slike lange turer. En ny hytte vil ligge langs den merkede løypa som går gjennom utredningsområdet, men vil i liten grad medføre flere turer med snøskuter da kvistmerking og vil kunne inngå i de rutene som kjøres i dag og frakt av forsyninger vil kunne skje fra Nørdestedalse-ter utenfor utredningsområdet.

Luster kommune ser et behov for etablering av en fast landingsplass for helikopter på eller i nærheten av Spørteggbreen til bruk ved framtidig filmproduksjon i området. Hvis så skjer, vil det generere mer helikoptertrafikk, konsentrert omkring produksjonsperiodene. Man må anta at en mulighet om helikopterløft gjør området attraktivt og tiltrekkende for flere produksjoner enn før.

Det pågår sonderinger i forbindelse med etablering av gondolbane fra Nissegården ved Skim og opp til Lomseggen (Sander Sælhun, per. medd.). Øvre del av gondolbanen vil, slik den pr. i dag er tenkt, gå inn i utredningsområdet.

Breheimen Safaries tilbyr jakt- og fiskeguiding mm. og har basestasjonen sin ved Netoseter i Lom. Derfra frakter de alle forsyninger med kløv opp til Moldurhø (under Geitryggen) der det blir etablert leir i de tre ukene jaktperioden varer. Firmaet foretar ikke utfrakting av slakt med motoriserte kjøretøy men ønsker å erstatte de rundt 40 turene med kløvhest i sesongen med ett helikopterløft inn og ett ut (Kolbjørn Soglo og Knut Marås, pers. medd.).

## 6.4 Konklusjon - verdi

Motorferdsel i utmark er generelt strengt regulert gjennom lov og forskrifter til lov, og det har vært en relativt streng praktisering av lovverket lokalt.

Aktiviteten er relativt liten pr. i dag innenfor utredningsområdet. En viktig årsak er terrengforholdene som gjør bruk av motorkjøretøy mindre attraktiv. Antallet dispensasjonssøknader er lite i samtlige kommuner, og det er ikke påvist vesentlig økning i antallet saker de seneste årene. En annen årsak kan være at samtlige tre kommunene har innført leiekjøringsordning, noe som fjerner litt av motivet for å kjøpe egen skuter.



Rovviltforvaltningen har stor nytte av motorferdsel i arbeidet med bestandsregistrering av jerv innenfor verneforslaget. Lokalt fjelloppsyn utfører nødvendige vedlikeholdsarbeider på egne hytter samt enkelte skjøtselsoppgaver vinterstid ved bruk av snøskuter, og selv om omfanget er lite, så er enkel framkommelighet en viktig forutsetning for kvaliteten av arbeidet.

Turisthytter og allmenningsbuer innenfor verneforslaget forsynes oftest ved hjelp av snøskutertransport, men enkelte også med helikopter. Kvistmerking av turistløyper er også en viktig forutsetning for bruken totalt sett, og nødvendig motorferdsel under formålet kommer ikke-motorisert ferdsel (turgåing) til nytte.

Forsvaret har ingen aktivitet på bakken innenfor utredningsområdet. Det foregår imidlertid av og til lavflyging over Breheimen, først og fremst jagerfly, men utenlandske helikoptre skal også ha hatt øvingstokt mellom fjellene her.

Røde Kors hjelpekorps genererer generelt lite motorferdsel innenfor utredningsområdet. Røde Kors oppfatter lokalkjennskap som en viktig del av beredskapen, og må øve der det forventes å kunne oppstå behov for assistanse. De tre aktuelle lokale hjelpekorpsene har hver for seg en øving hvert- eller annet hvert år i utredningsområdet. Øvrig aktivitet er begrenset til redningsoppdrag.

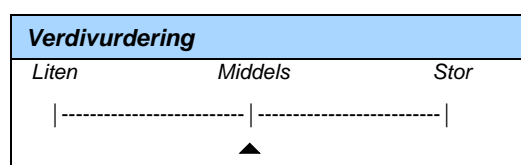
Kraftverkseiere utøver en del ferdsel med snøskuter til snømåling og tilsyn med anlegg. Snømåling foregår i området Raudalen-Grotli, mens tilsyn med anlegg foregår tett inntil, og stedvis såvidt innenfor utredningsområdet.

Det foreligger enkelte konkrete planer som vil medføre økt motorferdselsaktivitet i utredningsområdet. Eventuell framtidig fast base for filmproduksjon på eller ved Spørteggbreen vil medføre noe økt helikoptertrafikk totalt sett, selv om aktiviteten vil være konsentrert til få og relativt korte produksjonsperioder. Andre konkrete planer, - utvidelse av kraftanlegg i Fortunsdalen og gondolbane til Lomseggen, berører begge ytterkanter av utredningsområdet.

Samlet sett er det et forholdsvis lite press på det foreslåtte verneområdet fra motorferdselsinteresser, men de mest sentrale aktørene som benytter området, vil sannsynligvis i allefall ønske å opprettholde sitt aktivitetsnivå i tiden framover.

For angivelse av utredningsområdets verdi i forhold til "motorferdselsinteressene" er de to forhold som drar i hver sin retning. Det ene er at omfanget av motorferdsel er lite i utredningsområdet sammenlignet med omkringliggende områder (de fleste muntlige kildene har påpekt dette). Det andre er at for enkelte aktører er motorferdsel helt essensielt for å utføre de oppgavene de er satt til og har følgelig stor verdi. På denne bakgrunnen er verdien satt til *middels*, utredningsområdet sett under ett.

Utredningsområdets verdi i forhold til motorferdsel: Middels verdi



# 7 Tiltakets virkning og konsekvens

Dagens situasjon er identisk med referansealternativet, som derfor tilordnes en gradering lik 0 (ingen virkninger, ingen konsekvenser). Avviket mellom dagens situasjon og 0-alternativet, og mellom dagens situasjon og de tre vernealternativene (alternativ 1A, alternativ 1B, alternativ 2), uttrykker den netto virkningen som skal konsekvensvurderes.

Til grunn for vurderingene gjelder kart over utredningsområdets avgrensning (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 2007), beskrivelsen av 0-alternativet (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 13.07.2007) med utfyllende dokumentasjon, Standard forskriftsmal for naturreservat (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.07.2007a), justert forskriftsmal for nasjonalpark (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.07.2007b) og justert forskriftsmal for landskapsvernområde (Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.07.2007c).

## 7.1 0-alternativet - Ikke vern, framskrevet

### 7.1.1 Generelt om vurderingen av 0-alternativet

De mulighetene og begrensningene til motorferdsel i utmark som inngår i 0-alternativet, er regulert gjennom lov og forskrift (se kapittel 4). Dersom planene for vern av Breheimen - Mørkridsdalen ikke realiseres, vil det først og fremst være Motorferdselsloven og tilhørende forskrifter som regulerer utøvelsen av motorferdsel i utredningsområdet. 0-alternativets virkninger vil dermed direkte påvirkes av eventuelle endringer i lovverk og forskrifter, praktiseringen av det til enhver tid gjeldende lovverk og eventuelle endringer i behovet for motorferdsel sammenlignet med referansealternativet (dagens status). Den generelt strenge lokale forvaltningen av Motorferdselloven inngår også i 0-alternativet og utgjør en del av grunnlaget for en vurdering av vernets og verneforskriftenes konsekvenser.

Tidspunktet for å vurdere 0-alternativet er ikke helt gunstig, idet det pr. dags dato foregår en prosess for å endre Motorferdselsloven. Direktoratet for Naturforvaltning oversendte i mars 2008 en tilråding til nytt regelverk for motorisert ferdsel i utmark og vassdrag (jfr. kap. 4.5), etter en omfattende høringsrunde. Den politiske behandlingen av tilrådingen vil tidligst kunne resultere i ny lov på vårparten 2009 (Dagsavisen 2008), og utfallet av den politiske behandlingen er ikke gitt på forhånd. I den politiske debatten er det så langt gitt uttalelser i flere retninger. Det tilhører ikke oppdraget å vurdere sannsynligheten for at tilrådingen fra DN blir gjennomført helt eller delvis av regjering og Storting, så derfor synes det hensiktsmessig å betrakte dagens lovverk og tilrådingen fra DN som to ytterpunkter, og at eventuelle utslag av endret lovverk kommenteres der det kan være aktuelt.

Håndhevingen av dagens Motorferdselslov er streng i alle tre kommunene. Den mest vesentlige endringen som vil følge en ny lov basert på tilrådingen fra DN, vil være kravet om en egen arealplan for motorferdsel i utmark. Dette har Lom kommune allerede som følge av forsøksordningen som kommunen har deltatt i, men tilrådingen går lenger i krav om detaljering av planen. Dermed vil kommunene i plan måtte kartfeste eksakte kjøretraséer i utredningsområdet som skal følges ved leiekjøring til hytter og ved løypeoppkjøring. Luster kommune vil måtte innlemme landingsplassen ved Åsetvatnet i en motorferdselsplan dersom helikoptertransporten vurderes å ha klar samfunnsmessig nytteverdi. Eventuelle helikopterlandingsplasser i forbindelse med filmproduksjon (Spørteggbreen) vil, i henhold til tilrådingen, kunne anlegges dersom virksomheten kan ansees å være *utmarksnæring*.

### 7.1.2 Tiltakets virkninger og konsekvenser

Virkningene er vurdert både i forhold til en eventuell videreføring av dagens lov (uforandret) og en innføring av nytt lovverk i henhold til tilrådingen fra DN. Konsekvensene er imidlertid *kun* vurdert med bakgrunn i dagens lovverk.

#### **Statens naturoppsyn (SNO Lom)**

Jervregistreringene som SNO utfører, vil også i framtida kunne foregå i Breheimen, både ut fra dagens regelverk og tilrådingen til ny lov.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

#### **Forskningsinstitusjoner**

Forskningsinstitusjoner har ingen egen motorferdsel i Breheimen pr. i dag og signaliserer heller ingen konkrete planer.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

#### **Lokalt fjelloppsyn**

Lokalt fjelloppsyn har vinterstid tilsyn med almenningsbuer, oppsyn med villrein og ulovlig kjøring og signaliserer ingen endret aktivitet i årene framover.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

#### **Leiekjøring**

Leiekjørerne i Breheimen har relativt liten aktivitet pr. i dag. De kjører i hovedsak forsyninger til private hytter, samt saltsteiner for gårdbrukere som ikke har egen snøskuter. Eventuell økt antall hytter innenfor utredningsområdet, mest aktuelt i området ved Osen, vil kunne føre til noe økt aktivitet. Eventuell ny lov styrker i prisippet grunnlaget for leiekjøring, men medfører likevel liten endring i utredningsområdet fordi leiekjøringsordning allerede gjelder.

Virkninger, 0-alternativet	Liten positiv virkning
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

### **Landbruk/vannveier**

Virkningen innenfor landbruksnæringen vil i noen grad henge sammen med den generelle utviklingen innenfor landbruket. Trenden har i mange år vært at antall bruk har minket. Likevel har antall sau på beite går opp på tross av nedgang i antall bruk (Skjerdal 2006). Utsetting av saltsteiner og tilsyn med sankebuer har direkte sammenheng med drift på brukene, mens ved-/forsyningskjøring til egne seterhus som aktive gårdbrukere kan gjøre med direkte hjemmel i lov, mest sannsynlig vil bli overtatt av leiekjører dersom bruk legges ned. Det er signalisert behov for et par nye sankebuer (Skjerdal 2006). Her legges til grunn at retningen den framtidige utviklingen innen landbruksnæringen vil ta, er usikker. Følgelig legges til grunn at dagens aktivitetsnivå på moterferdsel videreføres.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

### **Tamreindrift**

Tamreindrift foregår med snøskuter som hjelpemiddel innenfor utredningsområdet i Lom kommune. Det er ikke signalisert endret aktivitet i årene framover.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

### **Røde Kors Hjelpekorps**

Ett hjelpekorps innenfor hver kommune gjennomfører normalt én øvelse hver innenfor utredningsområdet. Det er ikke signalisert endret aktivitet i årene framover.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning (Lovforslaget er mer tydelig på at øvinger skal foregå etter en samordnet plan.)

### **Forsvarets lavflyging**

Etter at restriksjonsprinsippet ble innført i 2006, er lavflyging tillatt i områder som ikke er belagt med spesielle restriksjoner, for eksempel verneområder med egne minstehøydebestemmelser. Det er ikke signalisert endret flyaktivitet i årene framover spesielt for utredningsområdet, men arbeidet som utføres av FD og MD om å klargjøre mer spesifikt hvilke typer verneområder og andre sårbare områder det er viktig å overholde større minstehøyder enn de generelle, vil kunne gi Luftforvaret "mer plass" og mindre behov for (økt) bruk av utredningsområdet. Kartleggingen vil utelukke lavflyging i reinkalvingsperioden. Her legges til grunn at den relativt

lave lavflygingsfrekvensen fortsetter men at det vil innføres systemer som innebærer restriksjoner i reinkalvingsperioden.

<b>Virkninger, 0-alternativet</b>	Liten negativ virkning
<b>Konsekvenser, 0-alternativet</b>	Liten negativ konsekvens
<b>Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov</b>	Liten negativ virkning

### ***Forsvarets øvingsaktivitet på bakken***

Det foregår pr. i dag ingen militær øvingsaktivitet på bakken innenfor utredningsområdet. Det er ikke signalisert endret aktivitet i årene framover.

<b>Virkninger, 0-alternativet</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, 0-alternativet</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens
<b>Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov</b>	Ubetydelig/ingen virkning

### ***Kraftanlegg/snømåling***

Statkraft utfører tilsyn innenfor utredningsområdet med kraftanlegg i Vigdalen og ovenfor Fåbergdalen. Hydro Energi fører tilsyn ved bruk av snøskuter med installasjoner i Fortundalen der de omkring Storevatn og sør for Illvassnosi kjører innenfor utredningsområdet. Glommens og Laagens Brukseierforening og Eidsiva Vannkraft AS utfører snømålinger innenfor utredningsområdet i Skjåk. Det er ikke signalisert endret aktivitet her i årene framover vedrørende noen av de nevnte kraftanleggene, men Hydro Energi utreder muligheter for en økt utnyttelse av reguleringsanleggene i Fortunsdalen. Ved eventuell etablering av nye anlegg i fjellet, vil behovet for motorferdsel øke noe i forhold til dagens nivå i dette området.

<b>Virkninger, 0-alternativet</b>	Liten positiv virkning
<b>Konsekvenser, 0-alternativet</b>	Liten positiv konsekvens
<b>Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov</b>	Liten positiv virkning

### ***Drift av turisthytter***

Det ligger 7 turisthytter innenfor utredningsområdet (inkludert den ubetjente steinbua Medalsbu). 3 av disse tilbringes forsyninger ved hjelp av helikopter. De øvrige, unntatt Medalsbu, tilkjøres med snøskuter. 3 hytter ligger like utenfor utredningsområdet. DNT Oslo og Omegn har ønsket om å bygge ny hytte ved Illvatnet, utenfor utredningsområdet. Denne vil i så fall bare i liten grad generere mer motorferdsel.

<b>Virkninger, 0-alternativet</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, 0-alternativet</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens
<b>Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov</b>	Ubetydelig/ingen virkning

### ***Private hytter, oppsett og vedlikehold***

Det synes å være relativt lite motorferdsel knyttet til oppsett og vedlikehold av private hytter i utredningsområdet i Skjåk og Lom kommuner. I Luster er det godkjent en landingsplass for helikopter ved Osen hyttefelt. Helikopteret tar med seg materialer og forsyninger til hytter omkring Åsetvatnet. Også leiekjører frakter fra tid til annen materialer med snøskuter. Det er ikke signalisert endringer i denne aktiviteten.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

### **Dispensasjonsløyver**

Det gis i svært liten grad dispensasjonsløyver innenfor utredningsområdet.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Liten negativ virkning (Adgangen til å innvilge dispensasjonsløyver innskrenkes)

### **Filmproduksjon**

Luster kommune ser et behov for etablering av en fast landingsplass for helikopter på eller i nærheten av Spørteggreen til bruk ved framtidig filmproduksjon i området. Både dagens lovverk og foreslått nytt lovverk har åpning for at slik landingsplass kan godkjennes. Dagens lovtekst åpner for at det ved lokal forskrift kan gis generell dispensasjon, med visse vilkår. I forslag til ny lov vil en slik landingsplass måtte innlemmes i en motorferdselsplan og begrunnes med at den vil ha en positiv samfunnsmessig nytteverdi. Vurderingene nedenfor legger til grunn at tillatelse vil bli gitt.

Virkninger, 0-alternativet	Liten positiv virkning
Konsekvenser, 0-alternativet	Middels positiv konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Liten positiv virkning (Innarbeides i plan. Krav om samfunnsmessig nytteverdi.)

### **Storviltjakt**

Det fraktes normalt ikke felt storvilt ut fra utredningsområdet med motorisert fremkomstmiddel.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

### **Fiske**

Det brukes båt med motor på Glittervatnet og Lundadalsvatnet, begge i Skjåk kommune. Glittervatnet er relativt lite brukt, mens Lundadalsvatnet brukes en del av DNT/Trulsbu og enkelte grunneiere. Det er ikke signalisert endringer i denne aktiviteten.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

### **Kvisting og løypeoppkjøring**

DNT kvistmerker løypetraser mellom Sota – Nørdestedalseter, Sota – Trulsbu – Nørdestedalseter og fra Nørdestedalseter og Sognefjellet. Lidar hytteforening prepa-

rerer løypetrasé mellom Sota seter og Mysubytta. Skjåk Hytteservice preparerer løype ved Heilstuguvatnet og Skjåk Idrettslag kjører opp løype ved Honnrøve bar-skogreservat, omkring grensa til utredningsområdet. Det er ikke signalisert endringer i disse aktivitetene.

Virkninger, 0-alternativet	Lite/intet
Konsekvenser, 0-alternativet	Ubetydelig/ingen konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Ubetydelig/ingen virkning

### Øvrig motorferdsel / konkrete planer

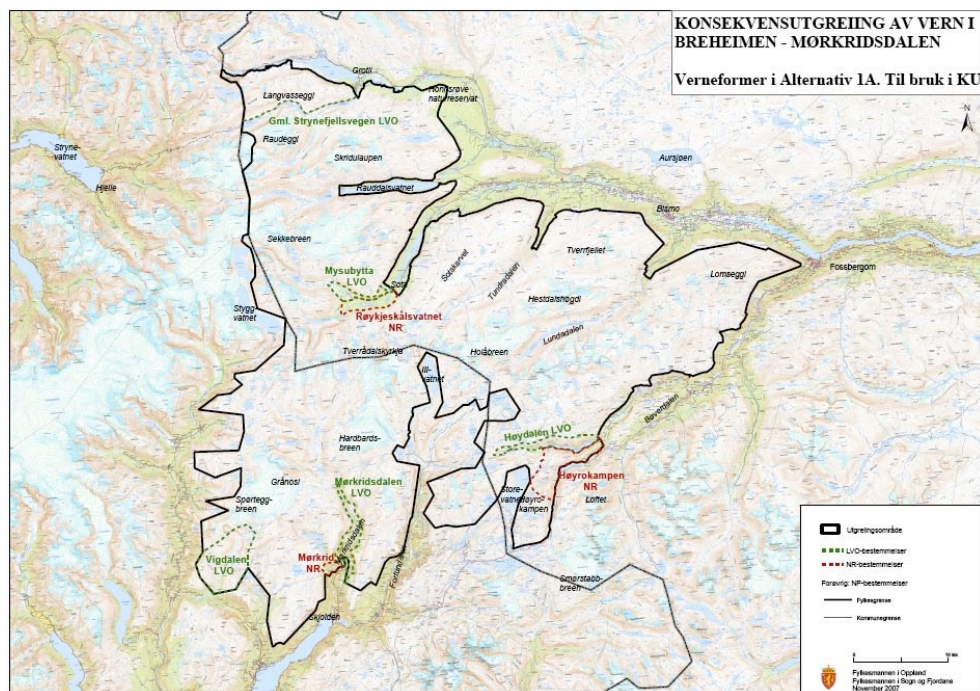
Det foreligger konkrete planer om etablering av gondolbane fra Nissegården ved Skim og opp til Lomseggen, inn i utredningsområdet. Innenfor 0-alternativet vil det kunne gis dispensasjon fra Motorferdselsloven til etablering av stopp-punkt oppe ved Lomseggen.

Virkninger, 0-alternativet	Middels positiv virkning
Konsekvenser, 0-alternativet	Middels positiv konsekvens
Virkning hvis innføring av ny motorferdsellov	Middels positiv virkning

## 7.2 Alternativ 1A

### 7.2.1 Om tiltaket

Tiltaket innebærer at det opprettes nasjonalpark, landskapsvernområder og naturreservater slik som angitt i kartet i Figur 7.1. Aktuelle bestemmelser for motorferdsel innenfor de ulike verneformene framgår av forskriftsmalene gjengitt i Kapittel 4.6.



Figur 7.1 Kart som angir verneformer og -områder aktuelt innenfor Alternativ 1A. Kilde: Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007a

## 7.2.2 Tiltakets virkninger og konsekvenser

### **Statens naturoppsyn (SNO Lom)**

Jervregistreringene som SNO utfører, vil kunne tillates innenfor landskapsvernområdene og nasjonalparken. Det vil neppe gis dispensasjon for dette i naturreservatene, siden vitenskapelige undersøkelser skal begrunnes i formålet med vernet og fordi de foreslåtte reservatene ikke er av en slik størrelse at bruk av snøskuter er tvingende nødvendig for resultatet av sporingen.

Virkninger, alternativ 1A	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 1A	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Forskningsinstitusjoner**

Forskningsinstitusjoner har ingen egen motorferdsel i Breheimen pr. i dag og signaliserer heller ingen konkrete planer.

Virkninger, alternativ 1A	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 1A	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Lokalt fjelloppsyn**

Lokalt fjelloppsyn har vinterstid tilsyn med almenningsbuer, oppsyn med villrein og ulovlig kjøring. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvern- og nasjonalparkområdene, men ikke i naturreservatene. Her er det da heller ikke dokumentert særlige behov pr. i dag.

Virkninger, alternativ 1A	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 1A	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Leiekjøring**

Leiekjørerne i utredningsområdet har relativt liten aktivitet pr. i dag. De kjører i hovedsak forsyninger til private hytter, samt saltsteiner for gårdbrukere som ikke har egen snøskuter. De aktuelle vernebestemmelsene for landskapsvernområde og nasjonalpark åpner for at det kan gis tillatelse til den type snøskuterkjøring som foregår i dag i utredningsområdet. Dette gjelder ikke i naturreservatene, i henhold til foreliggende (*standard*) forskriftsmal. Her vil ikke slik ferdsel kunne foregå, noe som innebærer en innskrenking i forhold til kjøring til de hyttene som blir liggende inne i et eventuelt Høyrokampen naturreservat vest for Bøvertjønnin. For de andre to naturreservatene er det ikke dokumentert særlige behov. Dersom det gis mulighet for tillatelse til kjøring av forsyninger til hyttene innenfor naturreservatet (se avbøtende tiltak) vil konsekvensen være liten/ubetydelig.

Virkninger, alternativ 1A	Middels negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Middels negativ konsekvens

### **Landbruk/vannveier**

Det foregår pr. i dag utlegging av saltsteiner, tilsyn med sankebuer og tilkjøring av ved og forsyninger til seterhus og støler. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvern- og nasjonalparkområdene, men ikke i naturreservatene. Her er det da heller ikke dokumentert særlige behov pr. i dag. Justert forskriftsmal for nasjonal-



park og justert mal for landskapsvernområde åpner for vedlikehold av vannveiene med motorisert ferdsel.

Virkninger, alternativ 1A	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 1A	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Tamreindrift**

Tamreindrift foregår med snøskuter som hjelpemiddel innenfor utredningsområdet i Lom kommune. Virksomheten vil kunne fortsette som før i landskapsvern- og nasjonalparkområdene, men ikke i naturreservatene, der denne snøskuterkjøringen ikke inngår i de spesifiserte unntaksbestemmelsene i foreliggende (*standard*) forskriftsmal. Det vil kunne medføre driftsulemper for Lom Tamreinlag som fører daglig tilsyn med reinflokken ved hjelp av to snøskutere.

Virkninger, alternativ 1A	Stor negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Stor negativ konsekvens

### **Røde Kors Hjelpekorps**

Ett hjelpekorps innenfor hver kommune gjennomfører normalt én øvelse hver innenfor utredningsområdet, noe som betraktes som viktig for beredskapen vinters-tid. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvern- og nasjonalparkområdene ved at det gis tillatelse etter §3 pkt. 6.3a. Under forutsetning av at tillatelse gis, vil konsekvensen være liten/ubetydelig. Hjelpekorpsene må også i dag lage flerårige planer for sin øvingsaktivitet, og tillatelse vil kunne gis i sammenheng med behandlingsprosessen for slike planer. I naturreservatene gis det ingen slik generell mulighet i forskriftsmalen. Her er det da heller ikke dokumentert særlige behov pr. i dag.

Virkninger, alternativ 1A	Liten negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Liten negativ konsekvens

### **Forsvarets lavflyging**

Etter at restriksjonsprinsippet ble innført i 2006, er lavflyging tillatt i områder som ikke er belagt med spesielle restriksjoner, for eksempel verneområder med egne minstehøydebestemmelser. Forskriftsmalen for nasjonalpark innfører i punkt 6.1 forbud mot motorferdsel i lufta under 300 meter (1000 fot) fra bakken. Det innebærer en endret situasjon fra dagens situasjon hvor lavflyging kan foregå ned til 200 fot. Fra Forsvarets side synes ikke utredningsområdet å være vurdert som mer eller mindre viktig i forhold til andre områder hvor de i dag kan øve lavflyging. Fokuset ligger på det totale frafall av områder hvor lavflyging kan øves, og hvor utredningsområdet er én bit av flere. Arbeidet som foregår for å bedre å kartlegge (og "frigjøre") restriksjonsområder, vil fra Forsvarets side kunne bedre tilgangen på øvingsområder for lavflyging. Dette arbeidet kan likevel ikke trekkes inn i denne konkrete vurderingen. 0-alternativet er vurdert å gi liten negativ konsekvens på bakgrunn av forventede restriksjoner i kalvingstiden for rein. Restriksjonene som ligger inne i forskriftsmalen for nasjonalpark, er mer begrensende for øvingsakti-

viteten fordi den gjelder hele året. Forskriftsmalene for landskapsvernområde og naturreservat har ikke denne bestemmelsen.

Virkninger, alternativ 1A	Middels negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Middels negativ konsekvens

### **Forsvarets øvingsaktivitet på bakken**

Det foregår pr. i dag ingen militær øvingsaktivitet på bakken innenfor utredningsområdet. Det er ikke signalisert endret aktivitet i årene framover.

Virkninger, alternativ 1A	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 1A	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Kraftanlegg/snømåling**

Statkraft utfører tilsyn innenfor utredningsområdet med kraftanlegg i Vigdalen og ovenfor Fåbergdalen. Hydro Energi fører tilsyn ved bruk av snøskuter med installasjoner i Fortundalen der de omkring Storevatn og sør for Illvassnosi kjører innenfor utredningsområdet. Glommens og Laagens Brukseierforening og Eidsiva Vannkraft AS utfører snømålinger innenfor utredningsområdet i Skjåk. Det er ikke signalisert endret aktivitet her i årene framover vedrørende noen av de nevnte kraftanleggene, men Hydro Energi utreder muligheter for en økt utnyttelse av reguleringsanleggene i Fortunsdalen, noe som medfører at 0-alternativet er blitt vurdert å gi en liten positiv virkning. Punkt 6.3. i forskriftsmalene for landskapsvern- og nasjonalparkområdene åpner for at tillatelse kan gis, og i så fall kan virksomheten fortsette som før. I verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark er slik aktivitet gitt permanent unntak fra forbudet om motorferdsel i forhold til denne type virksomhet. I vurderingen legges til grunn at tillatelse også vil bli gitt for landskapsvern- og nasjonalparkområde i utredningsområdet (se forslag til avbøtende tiltak). I de foreslåtte naturreservatene er det ingen kraftanlegg eller snømålingsvirksomhet.

Virkninger, alternativ 1A	Liten negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Liten negativ konsekvens

### **Drift av turisthytter**

Det ligger 7 turisthytter innenfor utredningsområdet (inkludert den ubetjente steinbua Medalsbu). 3 av disse tilbringes forsyninger ved hjelp av helikopter. De øvrige, unntatt Medalsbu, tilkjøres med snøskuter. Vigdalstølen ligger innenfor det foreslåtte Vigdalen landskapsvernområde, de andre 6 innenfor det foreslåtte nasjonalparkområdet. Ingen hytter ligger innenfor foreslåtte naturreservat. Punkt 6.3. i forskriftsmalene for landskapsvern- og nasjonalparkområdene åpner for at tillatelse kan gis, og i så fall kan virksomheten fortsette som før. For Jotunheimen nasjonalpark er slik aktivitet gitt tillatelse og bruk av helikopter koordineres blant annet med frakt til hyttene i Breheimen. I vurderingen legges til grunn at tillatelse også vil bli gitt for landskapsvern- og nasjonalparkområde i utredningsområdet.

Virkninger, alternativ 1A	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 1A	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Private hytter, oppsett og vedlikehold**

Det synes å være relativt lite motorferdsel knyttet til oppsett og vedlikehold av private hytter i utredningsområdet i Skjåk og Lom kommuner. I Luster er det godkjent en landingsplass for helikopter ved Osen hyttefelt. Helikopteret tar med seg materialer og forsyninger til hytter omkring Åsetvatnet. Også leiekjører frakter fra tid til annen materialer med snøskuter. Punkt 6.3. i forskriftsmalene for landskapsvern- og nasjonalparkområdene åpner for at tillatelse kan gis til frakt av materialer til vedlikehold, og i så fall kan den delen av virksomheten fortsette som før. For Jotunheimen nasjonalpark er slik aktivitet gitt tillatelse (ikke oppsett av nye hytter) og bruk av helikopter koordineres blant annet med frakt til hyttene i Breheimen. I vurderingen legges til grunn at tillatelse også vil bli gitt for landskapsvern- og nasjonalparkområde i utredningsområdet når det gjelder frakt av materialer til vedlikehold, - ikke oppsett av nye hytter. Det ligger ikke inne i forskriftsmalen mulighet for å gi tillatelse til helikopterlandingsplass som i dag er godkjent ved Osen i Luster, og vil bli liggende i område for nasjonalpark, med mindre den gis en særlig dispensasjon etter forskriftsmalens §4. *Dette er ikke lagt til grunn i vurderingen.* For hyttene ved Bøvertjønnin innenfor foreslåtte Høyrokampen naturreservat må det også gis en særlig dispensasjon etter §5 dersom frakt av materialer med motorkjøretøy skal kunne foregå. *Dette er ikke lagt til grunn i vurderingen.* Dersom de nevnte dispensasjonene tas inn i verneforskriftene (se forslag til avbøtende tiltak) vurderes konsekvensene å være liten negativ.

<b>Virkninger, alternativ 1A</b>	Stor negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1A</b>	Stor negativ konsekvens

### **Dispensasjonsløyver**

Det gis i svært liten grad dispensasjonsløyver innenfor utredningsområdet. Muligheten til å gi dispensasjon er med i forskriftmalene til alle tre verneformålene i utredningsområdet. Det legges til grunn at vernestatus vil gjøre kriteriene strengere for tilsvarende dispensasjonssøknader dersom alternativ 1A gjennomføres.

<b>Virkninger, alternativ 1A</b>	Liten negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1A</b>	Liten negativ konsekvens

### **Filmproduksjon**

Luster kommune ser et behov for etablering av en fast landingsplass for helikopter på eller i nærheten av Spørteggbreen til bruk ved framtidig filmproduksjon i området. En slik landingsplass vil bli liggende i nasjonalparkområdet av verneforslaget. § 3, punkt 6.3 i Justert forskriftsmal for nasjonalparker angir en rekke formål for bruk av luftfartøy hvor det kan gis dispensasjon, men ikke spesifikt filmproduksjon. Fast helikopterlandingsplass er ikke nevnt. Det ligger ikke inne i forskriftsmalen mulighet for å gi tillatelse til helikopterlandingsplass ved Spørteggbreen, med mindre den gis en særlig dispensasjon etter forskriftsmalens §4. *Dette er ikke lagt til grunn i vurderingen.* Dersom tillatelse tas inn i verneforskriftene (se forslag til avbøtende tiltak) vurderes konsekvensene å være middels positiv.

Virkninger, alternativ 1A	Liten negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Middels negativ konsekvens

### **Storviltjakt**

Det fraktes normalt ikke felt storvilt ut fra utredningsområdet med motorisert fremkomstmiddel. I Lom kommune er det heller ikke tillatt i sone-B-områder, det vil si mesteparten av utredningsområdet i Lom kommune, unntatt i spesielle enkelttilfeller. Forskriftsmalen for landskapsvernområdene i utredningsområdet gir generell tillatelse til uttransport av felt elg og hjort med lett beltekjøretøy som ikke setter varige spor. Forskriftsmalen for nasjonalpark åpner for at tillatelse kan gis. I begge de nevnte forskriftsmalene åpnes det for at tillatelse kan gis til uttransport av felt elg og hjort med luftfartøy. Forskriftsmalen for nasjonalpark innebærer dermed en endring til fordel for motorferdsel i store deler av utredningsområdet innenfor Lom kommune.

Virkninger, alternativ 1A	Liten positiv virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Liten positiv konsekvens

### **Fiske**

Det brukes båt med motor på Glittervatnet og Lundadalsvatnet, begge i Skjåk kommune. Glittervatnet er relativt lite brukt, mens Lundadalsvatnet brukes en del av DNT/Trulsbu og enkelte grunneiere. De nevnte vatnene ligger i foreslått nasjonalparkområde. Forskriftsmalen for nasjonalpark tillater ikke bruk av båt med motor, med mindre det gis særlige dispensasjoner etter §4. Virkningen vil være mest negativ for Lundadalsvatnet.

Virkninger, alternativ 1A	Middels negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Middels negativ konsekvens

### **Kvisting og løypeoppkjøring**

DNT kvistmerker løypestraséer mellom Sota – Nørdestedalseter, Sota – Trulsbu – Nørdestedalseter og fra Nørdestedalseter og Sognefjellet. Lidar hytteforening preparerer løypestrasé mellom Sota seter og Mysubytta. Skjåk Hytteservice preparerer løype ved Heilstuguvatnet og Skjåk Idrettslag kjører opp løype ved Honnrøve barskogreservat, omkring grensa til utredningsområdet. DNTs merkede løypenett i utredningsområdet faller inn under foreslått nasjonalpark i alternativ 1A. Forskriftsmalen tillater merking av skiløyper, men gir ingen generell tillatelse til motorferdsel i forbindelse med merkingen. Det vil dermed måtte tillates som en særlig dispensasjon etter § 4, eller som det er gjort i forskriften for Jotunheimen nasjonalpark, tas inn som et formål det kan gi tillatelse til (se forslag til avbøtende tiltak). Løypestraséen som Lidar hytteforening preparerer mellom Sota og Mysubytta, vil, dersom det ikke gjøres justeringer i standard forskriftsmal, ikke kunne gå over Røykeskålsvatnet naturreservat på "retur" fra Mysubytta, men følge samme trasé tilbake (vegstraséen). Dersom det i forskriftsmalen for nasjonalpark åpnes for å gi tillatelse til løypemerking, vurderes konsekvensen å være liten/middels negativ.

Dersom det i tillegg i forskriftsmalen for Røykeskålsvatnet naturreservat åpnes for å gi tillatelse til løypepreparering, vurderes konsekvensen å være liten.

Virknings, alternativ 1A	Stor negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Stor negativ konsekvens

### **Øvrig motorferdsel / konkrete planer**

Det foreligger konkrete planer om etablering av gondolbane fra Nissegården ved Skim og opp til Lomseggen, inn i utredningsområdet. Stopp-punkt oppe ved Lomseggen vil bli liggende innenfor nasjonalparkområdet i alternativ 1A. Forskriftsmalen for nasjonalpark hjemler ikke et slikt tiltak, og det vil være vanskelig å begrunne en særlig dispensasjon til bygging av bane og utøvelse av motorferdsel i en nasjonalpark. Den mest hensiktsmessige framgangsmåten for likevel å kunne tillate etablering og drift av gondolbane, vil være å endre grensene for nasjonalparken (se forslag til avbøtende tiltak).

Virknings, alternativ 1A	Stor negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1A	Stor negativ konsekvens

### **Tiltakets virkning og konsekvens, totalt sett**

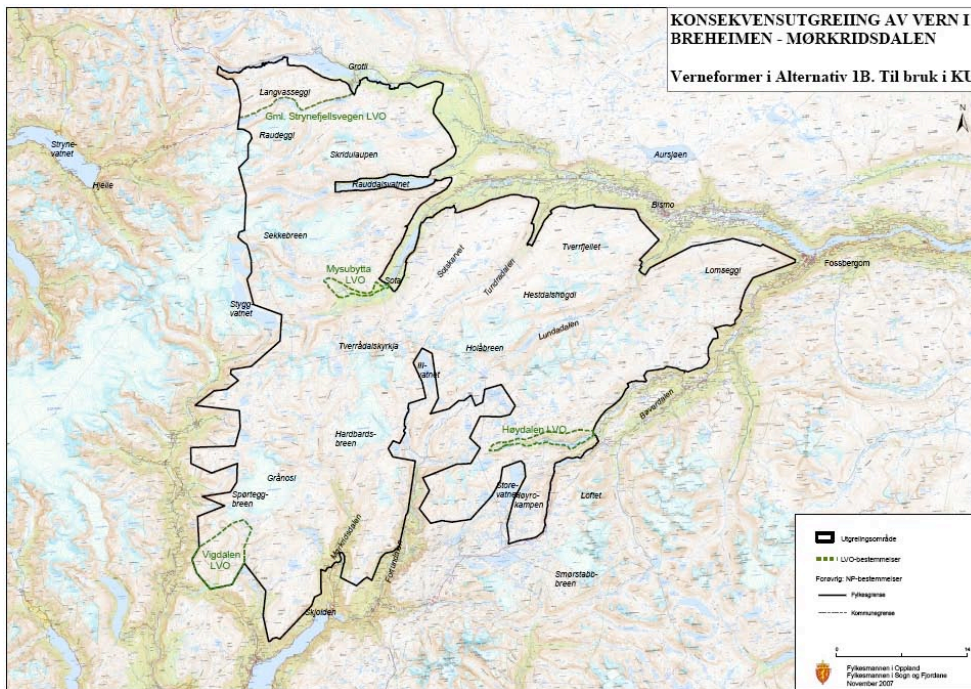
På bakgrunn av de vurderingene som er gjort ovenfor for hver aktør/aktivitet, vurderes tiltaket samlet å innebære *middels negativ virkning* innenfor tema motorferdsel i utredningsområdet.

Tiltaket vurderes samlet å medføre *middels negativ konsekvens* (- -) for tema motorferdsel i utredningsområdet. Beslutningsrelevant usikkerhet vurderes å være liten.

## **7.3 Alternativ 1B**

### **7.3.1 Om tiltaket**

Tiltaket innebærer at det opprettes nasjonalpark og landskapsvernområder slik som angitt i kartet i Figur 7.1. Aktuelle bestemmelser for motorferdsel innenfor de ulike verneformene framgår av forskriftsmalene gjengitt i Kapittel 4.6.



Figur 7.2 Kart som angir verneformer og -områder som er aktuelle innenfor Alternativ 1B. Kilde: Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007b

## 7.3.2 Tiltakets virkninger og konsekvenser

### **Statens naturoppsyn (SNO Lom)**

Jervregistreringene som SNO utfører, vil kunne tillates innenfor landskapsvernområdene og nasjonalparken.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Forskningsinstitusjoner**

Forskningsinstitusjoner har ingen egen motorferdsel i Breheimen pr. i dag og signaliserer heller ingen konkrete planer.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Lokalt fjelloppsyn**

Lokalt fjelloppsyn har vinterstid tilsyn med almenningsbuer, oppsyn med villrein og ulovlig kjøring. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvern- og nasjonalparkområdene.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Leiekjøring**

Leiekjørerne i utredningsområdet har relativt liten aktivitet pr. i dag. De kjører i hovedsak forsyninger til private hytter, samt saltsteiner for gårdbrukere som ikke

har egen snøskuter. De aktuelle vernebestemmelsene for landskapsvernområde og nasjonalpark åpner for at det kan gis tillatelse til den type snøskuterkjøring som foregår i dag i utredningsområdet.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Landbruk/vannveier**

Det foregår pr. i dag utlegging av saltsteiner, tilsyn med sankebuer og tilkjøring av ved og forsyninger til seterhus og støler. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvern- og nasjonalparkområdene.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Tamreindrift**

Tamreindrift foregår med snøskuter som hjelpemiddel innenfor utredningsområdet i Lom kommune. Virksomheten vil kunne fortsette som før i landskapsvern- og nasjonalparkområdene.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Røde Kors Hjelpekorps**

Ett hjelpekorps innenfor hver kommune gjennomfører normalt én øvelse hver innenfor utredningsområdet, noe som betraktes som viktig for beredskapen vinters-tid. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvern- og nasjonalparkområdene ved at det gis tillatelse etter §3 pkt. 6.3a. Under forutsetning av at tillatelse gis, vil konsekvensen være liten/ubetydelig. Hjelpekorpsene må også i dag lage flerårige planer for sin øvingsaktivitet, og tillatelse vil kunne gis i sammenheng med behandlingsprosessen for slike planer.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Liten negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Liten negativ konsekvens

### **Forsvarets lavflyging**

Etter at restriksjonsprinsippet ble innført i 2006, er lavflyging tillatt i områder som ikke er belagt med spesielle restriksjoner, for eksempel verneområder med egne minstehøydebestemmelser. Forskriftsmalen for nasjonalpark innfører i punkt 6.1 forbud mot motorferdsel i lufta under 300 meter (1000 fot) fra bakken. Det innebærer en endret situasjon fra dagens situasjon hvor lavflyging kan foregå ned til 200 fot. Fra Forsvarets side synes ikke utredningsområdet å være vurdert som mer eller mindre viktig i forhold til andre områder hvor de i dag kan øve lavflyging. Fokuset ligger på det totale frafall av områder hvor lavflyging kan øves, og hvor utredningsområdet er én bit av flere. Arbeidet som foregår for bedre å kartlegge (og "frigjøre") restriksjonsområder, vil fra Forsvarets side kunne bedre tilgangen på øvingsområder for lavflyging. Dette arbeidet kan likevel ikke trekkes inn i denne konkrete vurderingen. 0-alternativet er vurdert å gi liten negativ konsekvens på

bakgrunn av forventede restriksjoner i kalvingstiden for rein. Restriksjonene som ligger inne i forskriftsmalen for nasjonalpark, er mer begrensende for øvingsaktiviteten fordi den gjelder hele året. Forskriftsmalene for landskapsvernområde har ikke denne bestemmelsen.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Middels negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Middels negativ konsekvens

### ***Forsvarets øvingsaktivitet på bakken***

Det foregår pr. i dag ingen militær øvingsaktivitet på bakken innenfor utredningsområdet. Det er ikke signalisert endret aktivitet i årene framover.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens

### ***Kraftanlegg/snømåling***

Statkraft utfører tilsyn innenfor utredningsområdet med kraftanlegg i Vigdalen og ovenfor Fåbergdalen. Hydro Energi fører tilsyn ved bruk av snøskuter med installasjoner i Fortundalen der de omkring Storevatn og sør for Illvassnosi kjører innenfor utredningsområdet. Glommens og Laagens Brukseierforening og Eidsiva Vannkraft AS utfører snømålinger innenfor utredningsområdet i Skjåk. Det er ikke signalisert endret aktivitet her i årene framover vedrørende noen av de nevnte kraftanleggene, men Hydro Energi utreder muligheter for en økt utnyttelse av reguleringsanleggene i Fortundalen, noe som medfører at 0-alternativet er blitt vurdert å gi en liten positiv virkning. Punkt 6.3. i forskriftsmalene for landskapsvern- og nasjonalparkområdene åpner for at tillatelse kan gis, og i så fall kan virksomheten fortsette som før. I verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark er slik aktivitet gitt permanent unntak fra forbudet om motorferdsel i forhold til denne type virksomhet. I vurderingen legges til grunn at tillatelse også vil bli gitt for landskapsvern- og nasjonalparkområde i utredningsområdet (se forslag til avbøtende tiltak).

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Liten negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Liten negativ konsekvens

### ***Drift av turisthytter***

Det ligger 7 turisthytter innenfor utredningsområdet (inkludert den ubetjente steinbua Medalsbu). 3 av disse tilbringes forsyninger ved hjelp av helikopter. De øvrige, unntatt Medalsbu, tilkjøres med snøskuter. Vigdalstølen ligger innenfor det foreslåtte Vigdalen landskapsvernområde, de andre 6 innenfor det foreslåtte nasjonalparkområdet. Punkt 6.3. i forskriftsmalene for landskapsvern- og nasjonalparkområdene åpner for at tillatelse kan gis, og i så fall kan virksomheten fortsette som før. For Jotunheimen nasjonalpark er slik aktivitet gitt tillatelse og bruk av helikopter koordineres blant annet med frakt til hyttene i Breheimen. I vurderingen legges til grunn at tillatelse også vil bli gitt for landskapsvern- og nasjonalparkområde i utredningsområdet.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Lite/intet
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Ubetydelig/ingen konsekvens



### **Private hytter, oppsett og vedlikehold**

Det synes å være relativt lite motorferdsel knyttet til oppsett og vedlikehold av private hytter i utredningsområdet i Skjåk og Lom kommuner. I Luster er det godkjent en landingsplass for helikopter ved Osen hyttefelt. Helikopteret tar med seg materialer og forsyninger til hytter omkring Åsetvatnet. Også leiekjører frakter fra tid til annen materialer med snøskuter. Punkt 6.3. i forskriftsmalene for landskapsvern- og nasjonalparkområdene åpner for at tillatelse kan gis til frakt av materialer til vedlikehold, og i så fall kan den delen av virksomheten fortsette som før. For Jotunheimen nasjonalpark er slik aktivitet gitt tillatelse (ikke oppsett av nye hytter) og bruk av helikopter koordineres blant annet med frakt til hyttene i Breheimen. I vurderingen legges til grunn at tillatelse også vil bli gitt for landskapsvern- og nasjonalparkområde i utredningsområdet når det gjelder frakt av materialer til vedlikehold, - ikke oppsett av nye hytter. Det ligger ikke inne i forskriftsmalen mulighet for å gi tillatelse til helikopterlandingsplass som i dag er godkjent ved Osen i Luster, og vil bli liggende i område for nasjonalpark, med mindre den gis en særlig dispensasjon etter forskriftsmalens §4. *Dette er ikke lagt til grunn i vurderingen.* Dersom den nevnte dispensasjonen tas inn i verneforskriftene (se forslag til avbøtende tiltak) vurderes konsekvensene å være liten negativ.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Middels negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Middels negativ konsekvens

### **Dispensasjonsløyver**

Det gis i svært liten grad dispensasjonsløyver innenfor utredningsområdet. Muligheten til å gi dispensasjon er med i forskriftmalene til de to verneformålene i alternativ 1B. Det legges til grunn at vernestatus vil gjøre kriteriene strengere for tilsvarende dispensasjonssøknader dersom alternativ 1B gjennomføres.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Liten negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Liten negativ konsekvens

### **Filmproduksjon**

Luster kommune ser et behov for etablering av en fast landingsplass for helikopter på eller i nærheten av Spørteggbreen til bruk ved framtidig filmproduksjon i området. En slik landingsplass vil bli liggende i nasjonalparkområdet av verneforslaget. § 3, punkt 6.3 i Justert forskriftsmal for nasjonalparker angir en rekke formål for bruk av luftfartøy hvor det kan gis dispensasjon, men ikke spesifikt filmproduksjon. Fast helikopterlandingsplass er ikke nevnt. Det ligger ikke inne i forskriftsmalen mulighet for å gi tillatelse til helikopterlandingsplass ved Spørteggbreen, med mindre den gis en særlig dispensasjon etter forskriftsmalens §4. *Dette er ikke lagt til grunn i vurderingen.* Dersom tillatelse tas inn i verneforskriftene (se forslag til avbøtende tiltak) vurderes konsekvensene å være middels positiv.

<b>Virkninger, alternativ 1A</b>	Liten negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1A</b>	Middels negativ konsekvens

### **Storviltjakt**

Det fraktes normalt ikke felt storvilt ut fra utredningsområdet med motorisert fremkomstmiddel. I Lom kommune er det heller ikke tillatt i sone-B-områder, det vil si mesteparten av utredningsområdet i Lom kommune, unntatt i spesielle enkelttilfeller. Forskriftsmalen for landskapsvernområdene i utredningsområdet gir generell tillatelse til uttransport av felt elg og hjort med lett beltekjøretøy som ikke setter varige spor. Forskriftsmalen for nasjonalpark åpner for at tillatelse kan gis. I begge de nevnte forskriftsmalene åpnes det for at tillatelse kan gis til uttransport av felt elg og hjort med luftfartøy. Forskriftsmalen for nasjonalpark innebærer dermed en endring til fordel for motorferdsel i store deler av utredningsområdet innenfor Lom kommune.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Liten positiv virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Liten positiv konsekvens

### **Fiske**

Det brukes båt med motor på Glittervatnet og Lundadalsvatnet, begge i Skjåk kommune. Glittervatnet er relativt lite brukt, mens Lundadalsvatnet brukes en del av DNT/Trulsbu og enkelte grunneiere. De nevnte vatnene ligger i foreslått nasjonalparkområde. Forskriftsmalen for nasjonalpark tillater ikke bruk av båt med motor, med mindre det gis særlige dispensasjoner etter §4. Virkningen vil være mest negativ for Lundadalsvatnet.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Middels negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Middels negativ konsekvens

### **Kvisting og løypeoppkjøring**

DNT kvistmerker løypetraséer mellom Sota – Nørdestedalseter, Sota – Trulsbu – Nørdestedalseter og fra Nørdestedalseter og Sognefjellet. Lidar hytteforening preparerer løypetrasé mellom Sota seter og Mysubytta. Skjåk Hytteservice preparerer løype ved Heilstuguvatnet og Skjåk Idrettslag kjører opp løype ved Honnrøve barskogreservat, omkring grensa til utredningsområdet. DNTs merkede løypenett i utredningsområdet faller inn under foreslått nasjonalpark i alternativ 1B. Forskriftsmalen tillater merking av skiløyper, men gir ingen generell tillatelse til motorferdsel i forbindelse med merkingen. Det vil dermed måtte tillates som en særlig dispensasjon etter § 4, eller som det er gjort i forskriften for Jotunheimen nasjonalpark, tas inn som et formål det kan gi tillatelse til (se forslag til avbøtende tiltak). Dersom det i forskriftsmalen for nasjonalpark åpnes for å gi tillatelse til løypemerking, vurderes konsekvensene å være liten/middels negative.

<b>Virkninger, alternativ 1B</b>	Stor negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1B</b>	Stor negativ konsekvens

### **Øvrig motorferdsel / konkrete planer**

Det foreligger konkrete planer om etablering av gondolbane fra Nissegården ved Skim og opp til Lomseggen, inn i utredningsområdet. Stopp-punkt oppe ved Lomseggen vil bli liggende innenfor nasjonalparkområdet i alternativ 1A. Forskrift-

smalen for nasjonalpark hjemler ikke et slikt tiltak, og det vil være vanskelig å begrunne en særlig dispensasjon til bygging av bane og utøvelse av motorferdsel i en nasjonalpark. Den mest hensiktsmessige framgangsmåten for likevel å kunne tillate etablering og drift av gondolbane, vil være å endre grensene for nasjonalparken (se forslag til avbøtende tiltak).

Virkninger, alternativ 1B	Stor negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 1B	Stor negativ konsekvens

### **Tiltakets virkning og konsekvens, totalt sett**

På bakgrunn av de vurderingene som er gjort ovenfor for hver aktør/aktivitet, vurderes tiltaket samlet å innebære *liten/middels negativ virkning* innenfor tema motorferdsel i utredningsområdet.

Tiltaket vurderes samlet å medføre *liten/middels negativ konsekvens* (-) for tema motorferdsel i utredningsområdet. Beslutningsrelevant usikkerhet vurderes å være liten.

## **7.4 Alternativ 2**

### **7.4.1 Om tiltaket**

Alternativet innebærer at utredningsområdet planlegges som ett sammenhengende landskapsvernområde.

### **7.4.2 Tiltakets virkninger og konsekvenser**

#### **Statens naturoppsyn (SNO Lom)**

Jervregistreringene som SNO utfører, vil kunne tillates innenfor landskapsvernområdet.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

#### **Forskningsinstitusjoner**

Forskningsinstitusjoner har ingen egen motorferdsel i Breheimen pr. i dag og signaliserer heller ingen konkrete planer.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

#### **Lokalt fjelloppsyn**

Lokalt fjelloppsyn har vinterstid tilsyn med almenningsbuer, oppsyn med villrein og ulovlig kjøring. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvernområdet.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Leiekjøring**

Leiekjørerne i utredningsområdet har relativt liten aktivitet pr. i dag. De kjører i hovedsak forsyninger til private hytter, samt saltsteiner for gårdbrukere som ikke har egen snøskuter. De aktuelle vernebestemmelsene for landskapsvernområdet åpner for at det kan gis tillatelse til den type snøskuterkjøring som foregår i dag i utredningsområdet.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Landbruk/vannveier**

Det foregår pr. i dag utlegging av saltsteiner, tilsyn med sankebuer og tilkjøring av ved og forsyninger til seterhus og støler. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvernområdet.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Tamreindrift**

Tamreindrift foregår med snøskuter som hjelpemiddel innenfor utredningsområdet i Lom kommune. Virksomheten vil kunne fortsette som før i landskapsvernområdet.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Røde Kors Hjelpekorps**

Ett hjelpekorps innenfor hver kommune gjennomfører normalt én øvelse hver innenfor utredningsområdet, noe som betraktes som viktig for beredskapen vintertid. Virksomheten vil kunne fortsette i landskapsvernområdet ved at det gis tillatelse etter §3 pkt. 6.3a. Under forutsetning av at tillatelse gis, vil konsekvensen være liten/ubetydelig. Hjelpekorpsene må også i dag lage flerårige planer for sin øvingsaktivitet, og tillatelse vil kunne gis i sammenheng med behandlingsprosessen for slike planer.

Virkninger, alternativ 2	Liten negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 2	Liten negativ konsekvens

### **Forsvarets lavflyging**

Etter at restriksjonsprinsippet ble innført i 2006, er lavflyging tillatt i områder som ikke er belagt med spesielle restriksjoner, for eksempel verneområder med egne minstehøydebestemmelser. Forskriftsmalen for landskapsvernområde har ingen restriksjoner på lavflyging.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Forsvarets øvingsaktivitet på bakken**

Det foregår pr. i dag ingen militær øvingsaktivitet på bakken innenfor utredningsområdet. Det er ikke signalisert endret aktivitet i årene framover.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Kraftanlegg/snømåling**

Statkraft utfører tilsyn innenfor utredningsområdet med kraftanlegg i Vigdalen og ovenfor Fåbergdalen. Hydro Energi fører tilsyn ved bruk av snøskuter med installasjoner i Fortundalen der de omkring Storevatn og sør for Illvassnosi kjører innenfor utredningsområdet. Glommens og Laagens Brukseierforening og Eidsiva Vannkraft AS utfører snømålinger innenfor utredningsområdet i Skjåk. Det er ikke signalisert endret aktivitet her i årene framover vedrørende noen av de nevnte kraftanleggene, men Hydro Energi utreder muligheter for en økt utnyttelse av reguleringsanleggene i Fortunsdalen, noe som medfører at 0-alternativet er blitt vurdert å gi en liten positiv virkning. Punkt 6.3. i forskriftsmalen for landskapsvernområde åpner for at tillatelse kan gis, og i så fall kan virksomheten fortsette som før. I vurderingen legges til grunn at tillatelse vil bli gitt (se forslag til avbøtende tiltak).

Virkninger, alternativ 2	Liten negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 2	Liten negativ konsekvens

### **Drift av turisthytter**

Det ligger 7 turisthytter innenfor utredningsområdet (inkludert den ubetjente steinbua Medalsbu). 3 av disse tilbringes forsyninger ved hjelp av helikopter. De øvrige, unntatt Medalsbu, tilkjøres med snøskuter. Punkt 6.3. i forskriftsmalen for landskapsvernområde åpner for at tillatelse kan gis, og i så fall kan virksomheten fortsette som før. For Jotunheimen nasjonalpark er slik aktivitet gitt tillatelse, og bruk av helikopter koordineres blant annet med frakt til hyttene i Breheimen. I vurderingen legges til grunn at tillatelse også vil bli gitt for landskapsvernområdet.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ubetydelig/ingen konsekvens

### **Private hytter, oppsett og vedlikehold**

Det synes å være relativt lite motorferdsel knyttet til oppsett og vedlikehold av private hytter i utredningsområdet i Skjåk og Lom kommuner. I Luster er det godkjent en landingsplass for helikopter ved Osen hyttefelt. Helikopteret tar med seg materialer og forsyninger til hytter omkring Åsetvatnet. Også leiekjører frakter fra tid til annen materialer med snøskuter. Punkt 6.3. i forskriftsmalen for landskapsvernområde åpner for at tillatelse kan gis til frakt av materialer til vedlikehold, og i så fall kan den delen av virksomheten fortsette som før. For Jotunheimen nasjonalpark er slik aktivitet gitt tillatelse (ikke oppsett av nye hytter) og bruk av helikopter koordineres blant annet med frakt til hyttene i Breheimen. I vurderingen legges til grunn at tillatelse også vil bli gitt for landskapsvernområdet i utredningsområdet når det gjelder frakt av materialer til vedlikehold, - ikke oppsett av nye hytter. Det

ligger ikke inne i forskriftsmalen mulighet for å gi tillatelse til helikopterlandingsplass som i dag er godkjent ved Osen i Luster, med mindre den gis en særlig dispensasjon etter forskriftsmalens §4. *Dette er ikke lagt til grunn i vurderingen.* Dersom den nevnte dispensasjonen tas inn i verneforskriftene (se forslag til avbøtende tiltak) vurderes konsekvensene å være liten negativ.

<b>Virkninger, alternativ 2</b>	Middels negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 2</b>	Middels negativ konsekvens

### **Dispensasjonsløyver**

Det gis i svært liten grad dispensasjonsløyver innenfor utredningsområdet. Muligheten til å gi dispensasjon er med i forskriftsmalen til landskapsvernområde. Det legges til grunn at vernestatusen vil gjøre kriteriene strengere for tilsvarende dispensasjonssøknader dersom alternativ 2 gjennomføres.

<b>Virkninger, alternativ 2</b>	Liten negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 2</b>	Liten negativ konsekvens

### **Filmproduksjon**

Luster kommune ser et behov for etablering av en fast landingsplass for helikopter på eller i nærheten av Spørteggbreen til bruk ved framtidig filmproduksjon i området. En slik landingsplass vil bli liggende i landskapsvernområdet. § 3, punkt 6.3 i Justert forskriftsmal for landskapsvernområder angir en rekke formål for bruk av luftfartøy hvor det kan gis dispensasjon, men ikke spesifikt filmproduksjon. Fast helikopterlandingsplass er ikke nevnt. Det ligger ikke inne i forskriftsmalen mulighet for å gi tillatelse til helikopterlandingsplass ved Spørteggbreen, med mindre den gis en særlig dispensasjon etter forskriftsmalens §4. *Dette er ikke lagt til grunn i vurderingen.* Dersom tillatelse tas inn i verneforskriftene (se forslag til avbøtende tiltak) vurderes konsekvensene å være middels positiv.

<b>Virkninger, alternativ 1A</b>	Liten negativ virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 1A</b>	Middels negativ konsekvens

### **Storviltjakt**

Det fraktes normalt ikke felt storvilt ut fra utredningsområdet med motorisert fremkomstmiddel. I Lom kommune er det heller ikke tillatt i sone-B-områder, det vil si mesteparten av utredningsområdet i Lom kommune, unntatt i spesielle enkelttilfeller. Forskriftsmalen for landskapsvernområde gir generell tillatelse til uttransport av felt elg og hjort med lett beltekjøretøy som ikke setter varige spor. Det åpnes dessuten for at tillatelse kan gis til uttransport av felt elg og hjort med luftfartøy. Forskriftsmalen innebærer dermed en endring til fordel for motorferdsel i store deler av utredningsområdet innenfor Lom kommune.

<b>Virkninger, alternativ 2</b>	Liten positiv virkning
<b>Konsekvenser, alternativ 2</b>	Liten positiv konsekvens

### **Fiske**

Det brukes båt med motor på Glittervatnet og Lundadalsvatnet, begge i Skjåk kommune. Glittervatnet er relativt lite brukt, mens Lundadalsvatnet brukes en del av DNT/Trulsbu og enkelte grunneiere. Forskriftsmalen for landskapsvernområde tillater bruk av båt med motor på i forbindelse med fiske på sjø over 2 km<sup>2</sup>, og virksomheten kan dermed fortsette som før.

Virkninger, alternativ 2	Lite/intet
Konsekvenser, alternativ 2	Ingen/ubetydelig konsekvens

### **Kvisting og løypeoppkjøring**

DNT kvistmerker løypetraséer mellom Sota – Nørdestedalseter, Sota – Trulsbu – Nørdestedalseter og fra Nørdestedalseter og Sognefjellet. Lidar hytteforening preparerer løypetrasé mellom Sota seter og Mysubytta. Skjåk Hytteservice preparerer løype ved Heilstuguvatnet og Skjåk Idrettslag kjører opp løype ved Honnrøve barskogreservat, omkring grensa til utredningsområdet. Forskriftsmalen tillater merking av skiløyper, men gir ingen generell tillatelse til motorferdsel i forbindelse med merkingen. Det vil dermed måtte tillates som en særlig dispensasjon etter § 4, eller som det er gjort i forskriften for Jotunheimen nasjonalpark, tas inn som et formål det kan gi tillatelse til (se forslag til avbøtende tiltak). Dersom det i forskriftsmalen for landskapsvernområde åpnes for å gi tillatelse til løypemerking, vurderes konsekvensene å være liten/middels negative.

Virkninger, alternativ 2	Stor negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 2	Stor negativ konsekvens

### **Øvrig motorferdsel / konkrete planer**

Det foreligger konkrete planer om etablering av gondolbane fra Nissegården ved Skim og opp til Lomseggen, inn i utredningsområdet. Stopp-punkt oppe ved Lomseggen vil bli liggende innenfor landskapsvernområdet. Forskriftsmalen for landskapsvernområde hjemler ikke et slikt tiltak, og det vil være vanskelig å begrunne en særlig dispensasjon til bygging av bane og utøvelse av motorferdsel i et landskapsvernområde. Den mest hensiktsmessige framgangsmåten for likevel å kunne tillate etablering og drift av gondolbane, vil være å endre grensene for landskapsvernområdet (se forslag til avbøtende tiltak).

Virkninger, alternativ 2	Stor negativ virkning
Konsekvenser, alternativ 2	Stor negativ konsekvens

### **Tiltakets virkning og konsekvens, totalt sett**

På bakgrunn av de vurderingene som er gjort ovenfor for hver aktør/aktivitet, vurderes tiltaket samlet å innebære *liten/middels negativ virkning* innenfor tema motorferdsel i utredningsområdet.

Tiltaket vurderes samlet å medføre *liten/middels negativ konsekvens* (- -) for tema motorferdsel i utredningsområdet. Beslutningsrelevant usikkerhet vurderes å være liten.

## 8 Sammenstilling - verdi og konsekvenser

Tabellen nedenfor gir en sammenstilling av aktuelle aktører/aktiviteter innenfor utredningsområdet, med verddivurdering sett i forhold til tema motorferdsel og vurderingene av virkning og konsekvens for hvert av de 4 alternativene. Verddivurderingene er ikke angitt i teksten foran, bare samlet verdi.

Tabell 8.1 Sammenstilling av aktuelle aktører/aktiviteter innenfor utredningsområdet med verddivurdering samt virkning og konsekvens for hvert av de 4 alternativene.

Aktør / Tiltak	Verdi	0-alt.		Alt. 1A		Alt. 1B		Alt. 2	
		Virkn.	Kons.	Virkn.	Kons.	Virkn.	Kons.	Virkn.	Kons.
Statens naturoppsyn (SNO Lom)	**	0	0	0	0	0	0	0	0
Forskningsinstitusjoner	*	0	0	0	0	0	0	0	0
Lokalt fjelloppsyn	**	0	0	0	0	0	0	0	0
Leiekjøring	**	+	0	--	--	0	0	0	0
Landbruk/vannveier	**	0	0	0	0	0	0	0	0
Tamreindrift	****	0	0	----	----	0	0	0	0
Røde Kors Hjelpekorps	**	0	0	-	-	-	-	-	-
Forsvarets lavflyging	**	-	-	--	--	--	--	0	0
Forsvarets øvinger på bakken	*	0	0	0	0	0	0	0	0
Kraftanlegg/snømåling	***	+	+	-	-	-	-	-	-
Drift av turisthytter	**	0	0	0	0	0	0	0	0
Private hytter, oppsett/vedlikehold	**	0	0	----	----	--	--	--	--
Dispensasjonsløyver	*	0	0	-	-	-	-	-	-
Filmproduksjon	**	++	++	-	--	-	--	-	--
Storviltjakt	*	0	0	+	+	+	+	+	+
Fiske	**	0	0	--	--	--	--	0	0
Kvisting og løypeoppkjøring	**	0	0	----	----	----	----	----	----
Øvrig motorferdsel / planer	**	++	++	----	----	----	----	----	----
Oppsummering	**	0/+	0/+	--	--	- / --	- / --	-	-
Beslutningsrelevant usikkerhet	Liten	Noe	Noe	Liten	Liten	Liten	Liten	Liten	Liten

### Tegnforklaring:

Vurdering av verdi		Vurdering av virkning				Vurdering av konsekvens			
***	Stor verdi	---	Stor negativ	+++	Stor positiv	----	Sv. stor negativ	++++	Sv. stor positiv
**	Middels verdi	--	Middels negativ	++	Middels positiv	---	Stor negativ	+++	Stor positiv
*	Liten verdi	-	Liten negativ	+	Liten positiv	--	Middels negativ	++	Middels positiv
0	Ingen verdi	0	Ingen virkning			-	Liten negativ	+	Liten positiv
						0	Ingen virkning		

Rangeringen av alternativene i forhold til tema motorferdsel blir slik:

1. 0-alternativet
2. Alternativ 2
3. Alternativ 1B
4. Alternativ 1A

Der 0-alternativet vil medføre minst negativ konsekvens i forhold til motorferdselsinteressene, og alternativ 1A vil medføre mest negative konsekvenser. I Alternativ 1A er det flere naturreservat som for enkelte interesser medfører sterke inn-



skrenkninger i forhold til dagens motorferdsel. Alternativ 1B har ikke naturreservat, men justert forskriftsmal for nasjonalpark gir, slik den foreligger, begrensninger i lavflyging og bruk av motor på båt på Glittervatn og Lundadalsvatnet. Alternativ 2, med landskapsvernområde i hele utredningsområdet, gir minst innskrenkninger av vernealternativene i forhold til dagens situasjon, men inneholder likevel klare begrensninger i forhold til løypeoppkjøring, frakt av materialer til oppsett og vedlikehold av hytter ved hjelp av helikopter, samt etablering av gondolbane opp til Lomseggen.

Mange av de negative virkningene det er redegjort for, kan unngås ved å gjennomføre avbøtende tiltak som foreslått i neste kapittel. Flere av tiltakene omhandler tillegg til forskriftene, og er tillegg som allerede er innført i forskriftene til det tilstøtende verneområdet Jotunheimen.

Det er angitt noe beslutningsrelevant usikkerhet i forhold til vurderingene av virkning og konsekvens for 0-alternativet. Det er først og fremst fordi det knytter seg en viss usikkerhet i forhold til framskriving av utviklingen for enkelte av interessene som genererer motorferdsel, blant annet landbruksnæringen.

## 9 Forslag til avbøtende tiltak

### 9.1 Alternativ 1A

#### 9.1.1 Endring av forskrift

##### ***Høyrokampen naturreservat***

- Tillegg til forskriften som gjør det mulig å tillate kjøring av materialer med snøskuter til vegløse hytter ved nødvendige vedlikeholdsarbeid. Tillegget kan gjøres til §5, pkt. 2a (aktiviteter nevnt i §4 nr. 6).
- Tillegg til forskriften som tillater tamreindrift som før. Tillegget kan tas inn som et generelt unntak i §4 og følgelig tillegg til §5, pkt. 2a (aktiviteter nevnt i §4 nr. X).

##### ***Røykjeskålsvatnet naturreservat***

- Tillegg til forskriften som gjør det mulig å tillate løypepreparering som før. Tillegget kan gjøres til §5, pkt. 2a (aktiviteter nevnt i §4 nr. X).

##### ***Nasjonalpark***

- Det bør tas inn et tillegg til §3 pkt. 6.2 som slår fast at forbudet i pkt. 6.1 ikke er til hinder for inspeksjon av eksisterende reguleringsanlegg samt snømålinger innenfor nasjonalparken.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.2 eller 6.3 som gjør at helikopterlandingsplassen ved Osen kan opprettholdes.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.3 som gjør det mulig å tillate helikopterlandingsplass på eller i nærheten av Spørteggbreen i forbindelse med filmproduksjon.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.3 som gjør det mulig å kvistmerke ved bruk av snøskuter de skitraséene som i dag blir merket av DNT innenfor utredningsområdet, samt oppkjøring av skiløyper med snøskuter der dette har foregått over flere år ved tidspunktet for opprettelse av nasjonalparken
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.2 som gjør det mulig fortsatt å bruke motorfartøy på Lundadalsvatnet og Glittervatnet forbindelse med fiske.

##### ***Vigdalen landskapsvernområde***

Det bør tas inn et tillegg til §3 pkt. 6.2 som slår fast at forbudet i pkt. 6.1 ikke er til hinder for inspeksjon av eksisterende reguleringsanlegg for kraftproduksjon.

### 9.1.2 Grensejustering

- Grensen for nasjonalparken bør justeres ved Lomseggen slik at det kan anlegges gondolbane opp til området uten at baneanlegg eller drift av dette kommer innenfor nasjonalparkgrensene.
- Det bør vurderes å justere grensene ved Osen slik at helikopterlandingsplassen og hytteområdet der kommer utenfor verneområdet.

## 9.2 Alternativ 1B

### 9.2.1 Endring av forskrift

#### *Nasjonalpark*

- Det bør tas inn et tillegg til §3 pkt. 6.2 som slår fast at forbudet i pkt. 6.1 ikke er til hinder for inspeksjon av eksisterende reguleringsanlegg samt snømålinger innenfor nasjonalparken.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.2 eller 6.3 som gjør at helikopterlandingsplassen ved Osen kan opprettholdes.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.3 som gjør det mulig å tillate helikopterlandingsplass på eller i nærheten av Spørteggbreen i forbindelse med filmproduksjon.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.3 som gjør det mulig å kvistmerke ved bruk av snøskuter de skitraséene som i dag blir merket av DNT innenfor utredningsområdet, samt oppkjøring av skiløyper med snøskuter der dette har foregått over flere år ved tidspunktet for opprettelse av nasjonalparken

#### *Vigdalen landskapsvernområde*

Det bør tas inn et tillegg til §3 pkt. 6.2 som slår fast at forbudet i pkt. 6.1 ikke er til hinder for inspeksjon av eksisterende reguleringsanlegg for kraftproduksjon.

### 9.2.2 Grensejustering

- Grensen for nasjonalparken bør justeres ved Lomseggen slik at det kan anlegges gondolbane opp til området uten at baneanlegg eller drift av dette kommer innenfor nasjonalparkgrensene.
- Det bør vurderes å justere grensene ved Osen slik at helikopterlandingsplassen og hytteområdet der kommer utenfor verneområdet.

## 9.3 Alternativ 2

### 9.3.1 Endring av forskrift for landskapsvernområdet

- Det bør tas inn et tillegg til §3 pkt. 6.2 som slår fast at forbudet i pkt. 6.1 ikke er til hinder for inspeksjon av eksisterende reguleringsanlegg samt snømålinger innenfor nasjonalparken.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.2 eller 6.3 som gjør at helikopterlandingsplassen ved Osen kan opprettholdes.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.3 som gjør det mulig å tilate helikopterlandingsplass på eller i nærheten av Spørteggbreen i forbindelse med filmproduksjon.
- Det bør tas inn et tillegg i bestemmelsen i §3 pkt. 6.3 som gjør det mulig å kvistmerke ved bruk av snøskuter de skitraséene som i dag blir merket av DNT innenfor utredningsområdet, samt oppkjøring av skiløyper med snøskuter der dette har foregått over flere år ved tidspunktet for opprettelse av landskapsvernområdet.

### 9.3.2 Grensejustering

- Grensen for landskapsvernområdet bør justeres ved Lomseggen slik at det kan anlegges gondolbane opp til området uten at baneanlegg eller drift av dette kommer innenfor verneområdet.
- Det bør vurderes å justere grensene ved Osen slik at helikopterlandingsplassen og hytteområdet der kommer utenfor verneområdet.

## 9.4 Innspill til forvaltningsplan

En forvaltningsplan bør inneholde en beskrivelse og illustrasjon som angir snøskutertraséer for kjøring til hytter, kjøring til saltsteinautomater, oppkjøring av løyper, inspeksjon av vannkraftanlegg. Dersom tilrådingen fra DN om ny motorferdselslov blir vedtatt av Stortinget, vil loven kreve dette uansett.

I forvaltningsplanen bør det også angis flygningskorridorer for helikopter som i størst mulig utstrekning skal benyttes i forbindelse med eventuelle dispensasjoner til landingsplass(er), men også i forbindelse med frakt av forsyninger til hytter og inspeksjoner av kraftanlegg og snømålinger.

## 10 Program for videre undersøkelser og overvåking

Det foreslås ingen ytterligere undersøkelser i forbindelse med konsekvensutredningen.

# 11 Referanser

## 11.1 Litteratur

Avinor 2006. Change of military low flying areas. AIC A 06/06 31. oct.

Eilertsen, S. M. & Høberg, J. 2008. Konsekvensutredning landbruk og tamrein, Breheimen-Mørkridsdalen. Bioforsk rapport. Foreløpig utgave, 15.02.2008.

Dagsavisen 2008. Skjerpet "snøskuterlov" på trappene. Artikkel datert 10.03.2008. Internett: <http://www.dagsavisen.no/innenriks/article339132.ece>

Direktoratet for naturforvaltning 27.02.2007. Fastsatt utgreiingsprogram. Verneplan for Breheimen – Mørkridsdalen.

Direktoratet for naturforvaltning 2008. "Tilråd opprydding i motorferdselen i utmark". Internett: <http://www.dirnat.no/content.ap?thisId=500034385&language=0>

Forsvarsdepartementet 2001. NOU 2001:15, Forsvarets områder for lavflyging. Utredning fra et utvalg oppnevnt av Forsvarsdepartementet den 24. september 1998. Avgitt 18. oktober 2000.

Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007a. Standard forskriftsmal for naturreservat.

Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007b. Justert forskriftsmal for nasjonalparker.

Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007c. Justert forskriftsmal for landskapsvernområder.

Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 2007. Utredningsområdets avgrensning. Kart pr. juli 2007.

Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007a. KU Alternativ 1A. (kart).

Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 31.10.2007b. KU Alternativ 1B. (kart).

Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 13.07.2007. 0-alternativ for Breheimen - Mørkridsdalen.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane 2006. Verneplan for Breheimen - Mørkridsdalen: referat frå synfaring til Osen 14.06.2006. Referent: Tom Dybwad. Datert 10.07.2006.

Førland, E. & Det norske meteorologiske institutt 1993. Årsnedbør 1:2 mill. Nasjonalatlas for Norge. Kartblad 3.1.1. Statens kartverk.

- Glommens og Laagens Brukseierforening 2008. Kart som viser snøstrekk, snømålewstasjoner og snøskutertraséer i området Raudalen - Breidalsvatn. Utarbeidet av Hans Chr. Udnæs i GLB.
- Leirdal, E. 2007. Jostedalen og Leirdøla kraftverk. Anleggsoversikt med inntegnede snøskutertraséer. Omfangsvurderinger.
- Luster kommune 2006. Kjenner du reglene for motorferdsel i utmark? Infoskriv, ajourført 21.07.2006. Utgivere: Luster kommune og Luster lensmannskontor.
- Luster kommune 2007. Høringsuttalelse til forslag om nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag. Brev til DN, datert 04.10.2007.
- Miljøverndepartementet 1996. Forskrift om konsekvensutredninger av 13. desember 1996. T-1169. 36s.
- Miljøverndepartementet 1990. Konsekvensutredninger. Veileder i plan- og bygningslovens bestemmelser. T-746. Miljøverndepartementet. 66s.
- Miljøverndepartementet 1988a. Forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. FOR 1988-05-15 nr 356.
- Miljøverndepartementet 1988b. Forskrift om bruk av kommunens myndighet etter lov om motorferdsel i utmark og vassdrag – forbud mot helikopterskiing og liknende. FOR 1988-03-14 nr 225.
- Norsk Hydro ASA 2008. Kraftproduksjon i Fortun Kraftverk – eksisterende virksomhet og mulige nye tiltak. Brev til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, datert 29.01.2008. Avsender: Oddgeir Steinheim, Hydro Energi.
- Skjerdal, I. B. 2006. Registrering av landbruket i samband med verneplanarbeid for Breheimen - Mørkridsdalen. Aurland Naturverkstad Rapport 3 - 2006, 46 s.
- Skjåk kommune 2003. Forskrift - bruk av båt. Kilde: [www.skjaak.kommune.no](http://www.skjaak.kommune.no) (lastet ned 19.02.08).
- Skjåk kommune 2003. Forskrift - bruk av fly. Kilde: [www.skjaak.kommune.no](http://www.skjaak.kommune.no) (lastet ned 19.02.08).
- Skjåk kommune 2007. Motorferdsel i utmark - høyring av nytt lovforslag. Vedtak i Miljø og næringsutvalet 11.10.2007.
- Statens vegvesen 2006. Konsekvensanalyser. Håndbok 140.
- Østdahl, T. & Skår, M. 2002. Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark. Statusrapport 2002. - NINA Oppdragsmelding 770: 97pp.

## 11.2 Muntlige kilder

Navn	Stilling	Organisasjon/firma	Telefon
Jon Evjestad	Leiekjører i Luster		57685490
Trond Rune Flikki	Leiekjører i Luster		91338078
Gudbrand Lundemo	Leiekjører i Skjåk / Hyttevert på Trulsbu		91155027
Einar Yttri	Leiekjører i Luster		92028189
Fortun	Major	Alliert Treningssenter Sør (ATCS)	56529200
Knut Marås	Innehaver	Breheimen Safaries	57681205
Kolbjørn Solglo	Innehaver	Breheimen Safaries	61214169
Torfinn Evensen		DNT	40001868
Lise Havik	Inspektør	DNT Oslo og Omegn	22822822
Tor Martin Stenseng	Områdeansvarlig	DNT Oslo og Omegn	22822888
Jorunn Svingen	Hyttevert på Sota seter	DNT Oslo og Omegn	97700814
Tore Hamre		Eidsiva Vannkraft AS	61221368
Gunnar Sætersmo		Forsvarets logistikkorganisasjon	99222053
Jo Gunnar Ellevold	Major	Forsvarets vinterskole (FVS)	48992708
Jørn Karlsen	Overingeniør	Fylkesmannen i Oppland	61266057
Tom Dybwad	Seniorrådgiver	Fylkesmannen i Sogn og Fjordane	57655150
Knut Nytnun	Sjef	Heimevernets skole- og kompetansesenter, Dombås	
Per Gunnar	Offiser	Hærens Jegerkommando	48883037
Odd Repp	Fjellopsyn	Lom Fjellstyre	61211670
Joar Slettede	Leiekjører i Lom	Lom hytteservice	91108942
Sander Sælhun	Miljø- og planrådgjevar	Lom kommune	61217333
Ronny Nestvold	Korpsleder	Lom og Bøverdalen Røde Kors Hjelpekorps	61212491
Magnar Hansen	Formann	Lom Tamreinlag	61212532
Stig Nilsson	Sjef for Lufttjenesten	Luftoperativt inspektorat (LOI)	69238201
Hans Martin Steiro	Major	Luftoperativt inspektorat (LOI)	69238201
Halvard Johan Bolstad	Korpsleder	Luster Hjelpekorps	97139222
Olav Grov	Næringssjef	Luster kommune	57685508
Maria C. Knagenhjelm	Naturforvalter	Luster kommune	57685500
Steinulf Skjerdal	Resultateiningsleder	Luster kommune	57685500
Krister Kristensen	Skredexpert	Norges Geotekniske Institutt (NGI)	57871606
Arild Landa	Seniorforsker	Norsk institutt for naturforskning (NINA)	93087930
Stig Aaboen	Almenningsstyrer	Skjåk Almønning	61213900
Bjørn Dalen	Konsulent	Skjåk kommune	61217025
Åge Willy Rønningen	Korpsleder	Skjåk Røde Kors Hjelpekorps	



Esben Bø	Naturoppsyn Jotunheimen og regionansvarlig rovvilt Oppland	SNO Lom	61211699
Kjell Inge Høvde	Kapteinløytnant, Sjef Sogn HV-omr.	Sogn HV-område	57685500
Pål A. Dahl	Koordinator	Sogn og Fjordane Røde Kors	97566096
Edvard Leirdal	Kraftverksjef	Statkraft Energi	57689260

# Vedlegg 1

## PLANFØRESEGNER TIL KOMMUNEDELPLAN FOR MOTORFERDSEL I LOM KOMMUNE

Vedteke av Lom kommunestyre 14.10.2003

**Planføresegnene er heimla i Forskrift om vedtekter for forsøksprosjektet *Ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag i Lom kommune*. Forskrifta er oppretta med heimel i Forsøkslova av 01.03.1993, vedteke av kommunestyret 21.06.2001 og godkjent av Kommunal- og Regionaldepartementet 17.09.2001**

Kommunedelplan for motorferdsel gjeld heile kommunen – også innan dei områda der eksisterande kommunedelplan eller reguleringsplan framleis skal gjelde framfor arealdelen. Desse planområda er klassifisert som sone C.

### SONE A – OMRÅDE VERNA ETTER NATURVERNLOVA

I sone A gjeld same reglar som fastsett i verneforskrift knytt til det enkelte området:

#### **1.1 Jotunheimen nasjonalpark** (verneforskrift av 5. desember 1980)

Utdrag av verneforskrifta pkt. 5 – punkt som gjeld område innan Lom kommune:

- *Motorferdsel til lands og på vatn og landing med luftfarty er forbode unnateke til ambulanse-, rednings-, brannvern-, oppsyns-, forvaltnings- og politiformål.*
- *Forbodet gjeld ikkje:*
  - *Motorferdsel i samband med tilsyn og vedlikehald av Årdal og Sunndal Verk a/s sine reguleringsanlegg i Utladalsområda når ferdselelen skjer på vinterføre, på vegen i Gravdalen eller med luftfarty.*
  - *Visse former for motorferdsel til forsvarsformål når dette er nødvendig i samband med operative eller vernebuingstiltak, og når forvaltningsstyresmakta er varsla på førehand.*
  - *Motorferdsel på vegen i Gravdalen i samsvar med reglar vedtekne av Gudbrandsdal skogforvaltning.*

- *Forvaltningsstyremakta kan gi løyve til motorferdsel på vinterføre, på veg også på sommarføre, i vassdrag og bruk av luftfarty for:*
  - *Køyning i samband med bufe- og tamreindrift, anna landbruksdrift, utøving av bruksrett og fiskekultivering.*
  - *Transport av materiale til hytter, klopper, bruer o.l. og av brensel, proviant og utstyr til hyttene.*
  - *Køyning for utføring av sikringstiltak, t.d. merking av løyper.*
  - *Køyning i andre naudsynte tilfelle der særlege grunnar ligg føre.*

#### 1.2 Smådalsvatni naturreservat (verneforskrift av 12.10.1990)

***Motorisert ferdsel på vatn og på land og lågtflyging under 800 fot over reservatet er forbudt, (under dette høyrer også bruk av modellbåtar og modellfly). Dette er likevel ikkje til hinder for motorisert ferdsel på fro sen og snødekket mark etter lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og kommunale planførsegner for motorferdsel.***

#### 1.3 Risheimøyi naturreservat (verneforskrift av 12.10.1990)

***I den isfrie delen av året er motorisert ferdsel på vatn og lågtflyging under 800 fot forbudt, (under dette høyrer også bruk av modellbåtar og modellfly). Dette er likevel ikkje til hinder for bruk av motorbåt når farten er under 5 knop og det blir synt spesielt aktsamt overfor fuglelivet.***

#### 1.4 Åsjo naturreservat (verneforskrift av 12.10.1990)

***Motorisert ferdsel på vatn og på land og lågtflyging under 800 fot over reservatet er forbudt, (under dette høyrer også bruk av modellbåtar og modellfly).***

**1.5 Forvaltningsstyremakta kan når særlege grunnar ligg føre gje dispensasjon frå verneforskriftene. Ved dispensasjon innan verneområda skal forvaltningsstyremakta konferere med kommunen på førehand, for tilsvarande dispensasjon i medhald av pkt. 9 idesse føresegnene.**

### SONE B – SÅRBARE OMRÅDE, VINTER

I sone B er motorferdsel på vinterføre tillate i samband med:

2.1 Direkte løyve i medhald av § 4 første ledd (bokstav a – f) i motorferdsellova

- a. ”politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov
- b. offentlig post- og teletjenester
- c. nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og bærsanking reknes ikke som næring i denne forbindelse
- d. forsvarets øvelser, forflytninger og transporter
- e. anlegg og drift av offentlige veger og anlegg
- f. rutetransport som drives med løyve i henhold til yrkestransportloven

Departementet kan ved forskrift gi også andre tillatelser til motorferdsel.”

2.2 Nødvendig transport i samband med anlegg og drift av kraftforsyningsanlegg

2.3 Nødvendig transport i samband med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi.

2.4 Nødvendig transport i samband med vitenskaplege undersøkingar, medrekna dyreteljningar og liknande registreringar i offentlig regi

2.5 Leigekjøring i samsvar med avtale.

2.6 I sone B gjeld følgjande innskrenking i høve vedtekta § 5: transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort og vedtransport er i utgangspunktet forbode innan sårbare område B, og kan berre skje i medhald av dispensasjon ved særskilde grunnar.

## **SONE B – SÅRBARE OMRÅDE, BERRMARK**

I sone B er motorferdsel på berrmark tillate i samband med:

3.1 Direkte løyve i medhald av § 4 første ledd (bokstav a – f) i motorferdellova

- a. ”politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov
- b. offentlig post- og teletjenester
- c. nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og bærsanking reknes ikke som næring i denne forbindelse

- d. *forsvarets øvelser, forflytninger og transporter*
- e. *anlegg og drift av offentlige veger og anlegg*
- f. *rutetransport som drives med løyve i henhold til yrkestransportloven*

*Departementet kan ved forskrift gi også andre tillatelser til motorferdsel.”*

3.2 Nødvendig transport i samband med anlegg og drift av kraftforsyningsanlegg

3.3 Nødvendig transport i samband med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi

3.4 I sone B gjeld følgjande innskrenking i høve vedtekta § 5: transport av jaktutbyte ved jakt på elg og hjort og vedtransport er i utgangspunktet forbode innan sårbare område B, og kan berre skje i medhald av dispensasjon ved særskilde grunnar.

#### **4. SONE C – VINTERFØRE**

I sone C er motorferdsel på vinterføre tillate i samband med følgjande formål:

4.1 Formål som nemnd i motorferdselslova § 4 første ledd

4.2 Transport av jaktutbyte ved jakt på elg og hjort

4.3 Nødvendig transport i samband med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi

4.4 Nødvendig transport i samband med anlegg og drift av veger og større anlegg

*4.5 Transport som er nødvendig for drift av turistanlegg (overnattings- og serveringsstader, skiheisar m.v.) som ikkje ligg ved brøytt bilveg. Motorferdsel etter pkt. 4.5 gjeld nødvendig transport av varer, utstyr og personale. Transport av gjester gjeld berre for overnattingsgjester til bedrifter langt unna veg, dersom transporten er nødvendig for å oppretthalde drifta av staden. Transport av gjester ut i turterreng er ikkje lov.*

4.6 Nødvendig transport av materialar, utstyr og arbeidsfolk til bygging i samsvar med byggjeløyve

*4.7 Opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakkar for allmenta og for konkurransar, når det blir utført av kommunar, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter. Motorferdsel etter pkt. 4.7 føreset førehandsmelding til kommunen om løypetrasé.*

4.8 Nødvendig transport i samband med vitsskapelege undersøkingar, herunder dyreteljningar og liknande registreringar, etter oppdrag frå forskningsinstitusjon.

4.9 Nødvendig transport av ved, etter førehandsmelding til kommunen.

4.10 Kjøring for *varig* funksjonshemma er tillate etter melding/ dokumentasjon og avtale med kommunen om aktuelle område/traséar.

4.11 Leigekjøring i medhald av skriftleg avtale med kommunen, for følgjande formål:

- transport mellom bilveg og hytte
- tilsyn med privat hytte etter oppdrag frå eigar
- transport for massemedia på reportasjeoppdrag
- transport av funksjonshemma
- transport av ved
- transport etter dispensasjon i medhold av føresegnene pkt. 9.

## **5. SONE C – BERRMARK**

I sone C er motorferdsel på berrmark tilate i samband med følgjande formål:

- 5.1 Formål som nemnd i motorferdsellova § 4 første ledd
- 5.2 Transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort
- 5.3 Nødvendig transport i samband med fiskekultiveringstiltak i offentleg regi
- 5.4 Nødvendig transport i samband med anlegg og drift av veger og større anlegg
- 5.5 Nødvendig transport av ved, etter førehandsmelding til kommunen.

## **6. REGLAR FOR BRUK AV MOTORFARTY PÅ INNSJØAR/VASSDRAG**

6.1 På vatn/vassdrag under 2 km<sup>2</sup> og på Høyvatnet er det ikkje tillate å bruke motorbåt eller båt med påhengsmotor.

6.2 På øvrige vatn/vassdrag utanom verneområde er det lov å nytte motorbåt, med motor inntil 7 hk.

6.3 Forbod mot bruk av vass-scooter o. l.: Det er ikkje høve til å nytte vass-scooter, vassjet, aquabike eller liknande farkostar på noko vatn eller vassdrag innan Lom kommune.

## **7. REGLAR FOR LANDING MED LUFTFARTØY**

Bruk av luftfarty skjer med heimel i lov, eller etter dispensasjon gjeve av kommunen.

## **8. LEIGEKJØRING**

Leiekjørarar skal nyttast i størst mogleg grad. Løyve for leigekjøring blir gjeve av det faste utvalet for plansaker for fire år om gongen, etter offentleg utlysing av ordninga. Dispensasjon for enkeltpersonar utanom formåla vedtransport og kjøring for personar med varig funksjonshemming skal ik-

kje gjevast, men visast til leigekjørerordning.

## **9. DISPENSASJON**

Når særlege grunnar ligg føre, kan rådmannen etter søknad gje dispensasjon frå reglane i planføresegnene. Behandling av dispensasjon frå arealdelen skjer etter § 7 i plan- og bygningslova (jfr. § 6 i forskrift til vedtektene for forsøksprosjektet).

## **10. ANDRE REGLAR**

10.1 Motorferdsel som er direkte tillate (dvs. utan søknad) skal om mogleg følgje traktorveg, skogsveg eller eldre kjørespor. Lov i B- og C-sone: i sone A gjeld verneforskrifter.

10.2 Grunneigar har rett til å nekte motorferdsel over egen eigedom (ML § 10).

10.3 Kjøringa skal foregå utan fare for skade eller ulempe for friluftsliv (turgåing m.m.), naturvern, plante- og dyreliv, kulturminnevern, vilt, rein-drift og naturmiljø (ML § 8).

## **11. KLAGE**

For klage over vedtak etter desse vedtektene gjeld reglane i Plan- og bygningslova § 15, med følgjande endring: For vedtak om dispensasjon i medhald av pkt. 9 er klageinstans kommunestyret, eller etter vedtak særskild klagenemnd oppnemnd av kommunestyret.

# Vedlegg 2

Luster kommune:

## **KOMMUNALE RETNINGSLINER KNYTT TIL "NASJONAL FORSKRIFT FOR BRUK AV MOTORKØYRETØY I UTMARK OG PÅ ISLAGDE VASSDRAG"**

Følgjande kommunale retningslinjer knytt til "Nasjonale forskrift for bruk av motor- køyretøy i utmark og på islagde vassdrag" §§ 3, 5, 6 og 7, 1. leden, vert gjort gjeldande frå vedtaksdato i Luster kommunestyre.

### **1. Sårbare område**

Høgfjellsområda over tregrensa, med unntak av stølsområda, må skjermast mot snøskutertrafikk. I einskildsaker skal det takast spesielle omsyn til trekkvegar, beite- og kalvingsplassar for villrein, samt andre viltinteresser. Det skal også takast omsyn til eventuelle friluftsjnteresser.

### **2. Traseval**

Transport skal i størst mogeleg grad føregå langs ubrøyta veg eller etter kortast mogeleg trase mellom bilveg og endepunkt for transporten. I område der snøskuterkøyring skjer regelmessig, bør ein leggja vekt på å nytta faste trasear som er til minst mogeleg ulempe for naturmiljø og friluftsliv.

### **3. Tidspunkt for køyring**

Leigekøyring med snøskuter er i utgangspunktet forbode:

- på søndagar og helgedagar
- i perioden 24. desember til 1. januar
- i perioden skjærtorsdag til og med 1. påskedag
- i perioden 1. mai til 1. desember

Tidsavgrensinga gjeld ikkje for køyring til føremål nemnde i § 2 i den nasjonale forskrifta eller for preparering av lysløyper o.l. når dette vert gjort av kommunen, idrettslag, hjelpekorps, turlag eller turistverksemdar.

Tidsavgrensinga gjeld heller ikkje for funksjonshemma som har løyve etter § 5 b i den nasjonale forskrifta om bruk av motor- køyretøy i utmark og på islagde vassdrag.

### **4. Ervervsmessig køyring**

Følgjande kriterie, oppsett i prioritert rekkefølge, skal nyttast ved tildeling av løyve:

1. Løyveinnehavar som søker på nytt, skal prioriterast framfor nye søkjarar dersom løyvet ikkje er nytta på klandreverdig måte.
2. Det skal leggjast vekt på næringsmessig betydning for den einkilde ved tildeling av løyve.



3. Ein skal søkja å oppná ei rimeleg geografisk fordeling.

4. Ved tildeling av løyve for leigekøyring, skal dei som allereie har snøskuter, prioriterast.

Løyva vert gjevne for inntil tre år om gongen.

Det skal først logg over køyringa, som skal leverast til kommunen innan 1. juni kvart år.

#### **5. Dispensasjon, delegering**

Søknader om dispensasjon frå desse retningslinene skal handsamast i samsvar med til ei kvar tid gjeldande delegasjonsreglement.



Miljøfaglig Utredning AS ble etablert i 1988. Firmaets hovedformål er å tilby miljøfaglig rådgivning. Virksomhetsområdet omfatter blant annet:

- Kartlegging av biologisk mangfold
- Konsekvensanalyser for ulike tema, blant annet: Naturmiljø, landskap, friluftsliv, reiseliv og landbruk
- Utarbeiding av forvaltningsplaner for verneområder
- Utarbeiding av kart (illustrasjonskart og GIS)
- FoU-virksomhet
- Foredragsvirksomhet

Hovedadresse:

Bekkjen, 6630 Tingvoll

Telefoner: Se hjemmeside.

Org.nr.:

984 494 068 MVA

Hjemmeside:

[www.mfu.no](http://www.mfu.no)