



Møteinnkalling

Utvalg:	Nasjonalparkstyret for Femundsmarka og Gutulia
Møtested:	Bergstadens Hotell, Røros
Dato:	27.08.2024
Tidspunkt:	10:30 - 12:00

Velkommen til befaring og møte i nasjonalparkstyret 26-27. august. Vi møtes ved brygga til Fæmund II i Synnervika på mandag. Båten har avreise kl. 9.

Eventuelt forfall meldes til nasjonalparkforvalterne. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Det blir befaring til Røosen, Synnervika og Feragsdammen på mandag. På tirsdag blir det besøk på Røros Turistkontor og styremøte. Se eget program for de to dagene.

Tirsdag 27. august kl. 10.30-12.00

- Vedtaksmøte
- Orienteringssaker
 - Stirestaurering ved Grøvelsjøen
 - Evaluering av tiltak Røvoltjønnan
 - Sommeren i Gutulia
 - Stygglandet og Sorkvola
 - Infopunkt Vauldalen
 - Eventuelt

Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv- saksnr
ST 12/2024	Godkjenning av møteinnkalling og saksliste, og valg av styremedlem til godkjenning av protokoll		
DS 8/2024	Delegerte saker		
DS 9/2024	Innvilget - Femundsmarka nasjonalpark - lavtflyging med helikopter - 2024 - Statsforvalteren i Trøndelag v/reindriftsavd.		2022/5907
ST 13/2024	Femundsmarka nasjonalpark - oppsetting av utedoer og infobu - Røosen		2024/9877
ST 14/2024	Høringsinnspill - Nasjonalparkstyret for Femundsmarka og Gutulia - NOU2024 - ny motorferdsellov		2024/9888

ST 12/2024 Godkjenning av møteinnkalling og saksliste, og valg av styremedlem til godkjenning av protokoll

DS 8/2024 Delegerte saker

DS 9/2024 Innvilget - Femundsmarka nasjonalpark - lavtflyging med helikopter - 2024 - Statsforvalteren i Trøndelag v/reindriftsavd.



Arkivsaksnummer: 2024/9877-0

Saksbehandler: Sindre Kolstad Valan

Dato: 20.08.2024

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Femundsmarka og Gutulia	13/2024	27.08.2024

Femundsmarka nasjonalpark - oppsetting av utedoer og infobu - Røosen

Forslag til vedtak

Nasjonalparkstyret for Femundsmarka og Gutulia gir dispensasjon til oppsetting av to utedoer og én infobu ved Røosen. Dispensasjon fra § 3 pkt. 1.1 i verneforskriften for Femundsmarka nasjonalpark gis med hjemmel i § 48 i naturmangfoldloven.

--- slutt på innstilling ---

Saksopplysninger

Røosen er et populært startpunkt for turer inn i Femundsmarka nasjonalpark. Hit ankommer rundt 2000 besøkende med rutebåten Fæmund II hver sommer. I tillegg kommer flere med båt-taxi, private båter eller med kano/packraft over Femunden. Området er preget av mye bruk over lang tid. Det er et høyt antall leirplasser med mye slitasje på vegetasjonen, skader på trær og doavfall.

Det er over tid gjennomført flere tiltak i området som blant annet utkjøring av ved, utedo og sittebenker. Norsk institutt for naturforskning (NINA) har studert leirplassene i området i perioden 2022-2023. Her ble det fortsatt påvist skader på trær, doavfall etc. tross de tiltakene som er gjennomført.

I 2023 ble Dronninga Landskapsarkitekter engasjert til å bistå i utarbeidelse av en helheltlig plan for området, der målsetningen blant annet var å minske slitasje, skader på trær etc. I tillegg har det lenge vært behov for å oppgradere informasjonen som finnes ved Røosen. En rekke tiltak ble foreslått, blant annet omlegging av stitrasè som ble gjennomført allerede i år. Det er videre foreslått å sette opp to nye utedoer i området og en enklere infobu ved den åpne bua til Statskog.

Utedoene er foreslått plassert i områder med mye leirslagning og bruk, men som ligger i litt avstand fra den utedoen som finnes fra før. Se ca. plassering i kart nedenfor. Disse blir satt opp etter mal fra lignende utedoer i området, i helt enkle trekonstruksjoner, ca. 2 m² i størrelse.

Infobu/gapahuk er foreslått som et sted der de besøkende kan vente på båten/oppholde seg. Ved infobua er det tenkt å sette opp litt mer utfyllende informasjon om nasjonalparken,

naturverdiene i området, reindrift etc. Bygget er tenkt plassert et lite stykke unna den åpne bua til Statskog, i retning mot brygga til Fæmund II. Se ca. plassering i kart nedenfor. Utformingen vil gjøres i henhold til tradisjonell byggeskikk og med en fornuftig tilpasning til landskapet og omgivelsene.

Statskog er orientert om forslagene og er positiv til alle tiltakene.

Utdypende informasjon om bakgrunn for tiltaket og plassering vil bli gitt på befaring mandag 26. august.



Planlagt plassering av utedoer og infobu ved Røosen.

Hjemmelsgrunnlag – verneforskriften og naturmangfoldloven

Verneforskriften for Femundsmarka nasjonalpark

Formålet med opprettelsen av Femundsmarka nasjonalpark er:

- å bevare et stort, sammenhengende og i det vesentlige urørt skog- og fjellområde
- å bevare landskapsformer med blant annet det særpregede dødislandskapet med blokkmark, morenerygger, sjøer og vannsystemer
- å bevare det naturlige biologiske mangfoldet med et egenartet plante- og dyreliv.

Allmennheten skal gis anledning til naturopplevelse gjennom utøving av tradisjonelt og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging. Kulturminner i nasjonalparken skal sikres mot skade. Området skal kunne nyttes til reindrift. Ivaretagelse av naturgrunnet innenfor nasjonalparken er viktig for samisk kultur og næringsutnyttelse.

I verneforskriftens § 3 pkt. 1.1 står det at «området er vernet mot inngrep av enhver art, herunder oppføring av bygninger...»

Naturmangfoldloven

Oppføring av utedo eller andre bygninger i regi av forvaltningsmyndigheten står ikke nevnt i unntaksbestemmelsene under § 3 pkt. 1.3. Naturmangfoldloven § 48 gir forvaltningsmyndigheten adgang til å gjøre unntak fra vernebestemmelsene dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig.

Det følger av naturmangfoldloven § 7 at saken skal vurderes i henhold til prinsippene i lovens §§ 8-12, angående kunnskapsgrunnlaget (§ 8), føre-var-prinsippet (§ 9), samlet belastning på økosystemet (§ 10), kostnader ved miljøforringelse (§ 11) og miljøforsvarlige driftsmetoder (§ 12).

Vurderinger

Området det søkes om berører Femundsmarka nasjonalpark. Nasjonalparkstyret mener å ha tilstrekkelig kunnskap om dette området og konsekvensene av de omsøkte tiltakene slik at det ikke er nødvendig å innhente ny kunnskap om dette jf. nml. § 8. Kunnskapsgrunnlaget ansees som tilstrekkelig og føre-var-prinsippet i nml. § 9 tillegges derfor ingen vekt i denne saken.

I henhold til naturmangfoldlovens § 10 skal en påvirkning av et økosystem vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Tiltakene består av tre helt enkle konstruksjoner, i liten størrelse og som skal tilpasses området. Det er vurdert som nødvendig å etablere ytterligere to utedoeer for å unngå doavfall i området. Utedoene skal plasseres på steder med mye leirslagning, der gåavstanden til eksisterende utedo virker å være for lang. Infobua vil bli plassert på «tunet» ved den åpne bua til Statskog, altså i nærheten av en allerede eksisterende bygning. Formålet med infobua er å spre god og målrettet informasjon om verneverdiene i området. Nasjonalparkstyret kan ikke se at de aktuelle bygningene sammen med de øvrige tiltakene ved Røosen samlet sett vil føre til at belastningen blir for stor. Tvert imot vil tiltakene bidra til å ivareta områdetets kvaliteter og verneverdier.

§ 11 om kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver ansees ikke som relevant.

Bygningene vil oppføres i henhold til tradisjonell byggeskikk og med en fornuftig tilpasning til landskapet og omgivelsene. Alle materialer skal være miljøvennlige og det vil ikke bli utført synlige inngrep i terrenget jf. § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

Oppføring av utedo og infobu ved Røosen vil etter nasjonalparkstyrets vurdering ikke medføre en så stor belastning at tiltaket vil stride mot verneformålet eller påvirke verneverdiene nevneverdig, jf. naturmangfoldlovens § 48. Nasjonalparkstyret mener at vilkårene, jf. naturmangfoldloven § 48 er oppfylt for å kunne gi dispensasjon.



Arkivsaksnummer: 2024/9888-0

Saksbehandler: Kirsten Thyrum

Dato: 20.08.2024

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Femundsmarka og Gutulia	14/2024	27.08.2024

Høringsinnspill - Nasjonalparkstyret for Femundsmarka og Gutulia – NOU 2024:10 - ny motorferdsellov

Forslag til vedtak

Nasjonalparkstyret for Femundsmarka og Gutulia gir følgende høringsuttalelse til NOU 2024:10 Ny motorferdsellov:

1. Nasjonalparkstyret ser det som svært positivt at reglene for motorferdsel nå i stor grad blir samlet i en lov. Dette gjør regelverket tydeligere, enn ved dagens situasjon.
2. Nasjonalparkstyret støtter utvalgets konklusjon om å videreføre dagens ordning hvor det kreves tillatelse etter begge regelverk ved motorferdsel i verneområder (verneforskrift og motorferdsellov). Motorferdselen i verneområdene som nasjonalparkstyret forvalter, starter i hovedsak utenfor verneområdene, og vil uansett kreve saksbehandling både hos nasjonalparkforvaltningen og kommunen. Behandlingen etter begge regelverk vil kreve god samhandling mellom kommunen og vernemyndigheten. Her vil en samordning av digitale løsninger for søknad, registrering og rapportering (digitalkjørebok) være til god hjelp for å forenkle byråkratiet til beste for både brukere og forvaltning.
3. Nasjonalparkstyret støtter utvalgets forslag om at motorferdsel som er nødvendig ved skjøtsel etter naturmangfoldloven §§ 47 og 72 skal være generelt unntatt fra forbudet mot motorferdsel, og at dette tydeliggjøres i ny motorferdsellov.
4. Nasjonalparkstyret er uenige i utvalgets forslag til at bestemmelsen om at snøscooterløyper ikke kan legges i verneområder tas ut i ny motorferdsellov (§ 43 i *ny lov om fastsetting av arealer til motorferdsel i arealplan etter plan- og bygningsloven*). Denne forbudsbestemmelsen bes videreført for å sikre verneverdiene og formålet med vernet. Verneforskriftene eller naturmangfoldloven har ikke bestemmelser som åpner for å etablere slike løyper, og det vil skape unødvendig byråkrati å skulle behandle slike søknader etter verneforskriftene. Det bør også vurderes om forbudet bør gjelde de andre tiltakene i bokstavene c-f i § 43 (øvingsområde for obligatorisk kjøreopplæring, område for motorsport, landingsplass for luftfartøy, innsjøer mindre enn 2km²).
5. Nasjonalparkstyret er skeptiske til at det åpnes opp for å kunne utvide åpningstiden for snøscooterløyper til 16. mai den enkelte sesong, i lys av kunnskapen som finnes om forstyrrelser på dyrelivet i hekke- og yngletiden samt klimaprognosene om kortere vintersesonger og større risiko for kjøreskader på sårbare naturtyper på seinvinteren. Slik utvidelse av åpningstid for snøscooterløyper i randsonene til verneområdene, vil

kunne påvirke verdifull natur og verneverdier i en sårbar periode av året. Utfordringen framover vil trolig være å regulere åpningstiden til snøscooterløyper slik at naturmiljøet ivaretas i et varmere og skiftende klima.

6. Nasjonalparkstyret støtter utvalgets forslag om en tydeligere definisjon av drone, og at bruk av droner i tråd med utvalgets definisjon er søknadspliktig i ny motorferdselslov. Nasjonalparkstyret ser samtidig behovet for oppdatering av eldre verneforskrifter som ikke inneholder bestemmelser som kan regulere modellfly/mindre droner for å ivareta verneformål. Nasjonalparkstyret frykter at reguleringen av mindre droner ikke vil ivareta natur- og friluftslivshensyn i tilstrekkelig grad, og mener at det er nødvendig å legge føre-var-prinsippet til grunn, også for fritidsbruk av mindre droner, for å unngå at samlet belastning på natur- og friluftslivet blir for stor. Dyrelivet trenger ro, og mange mennesker søker ut i naturen for å oppleve ro og stillhet, uten å bli filmet/forstyrret av droner.
7. Nasjonalparkstyret støtter utvalgets forslag om å forby bruk av el-sykkel utenfor vei og turvei i utmark. Dette vil bidra til at forbudet mot bruk av el-sykkel i verneområder i større grad vil bli etterlevd, ved en klar forbudshjemmel i motorferdselsloven. Nasjonalparkstyret er enige i at transport- og framkomstmidler med avslått motor skal være omfattet av loven.
8. Nasjonalparkstyret er enige om at vedtak gitt med hjemmel i motorferdselsloven skal registreres i Miljøvedtaksregisteret på samme vis som for vedtak fattet av verneområdeforvaltningen. Dette vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag for forvaltningen i verneområdene samt sikre at tiltak har de nødvendige godkjenninger før gjennomføring. Miljøvedtaksregisteret bør samtidig forbedres slik at det blir enklere å hente ut statistikk for status og utvikling for motorferdselen innenfor ulike forvaltningsområder.

--- slutt på innstilling ---

Saksopplysninger og vurderinger

Klima- og miljødepartementet sendte i brev av 27. mai 2024 Motorferdsellovutvalgets utredning NOU 2024: 10 *Ny motorferdsellov – Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)* på offentlig høring. Fristen for å sende inn innspill er 15. september 2024.

Nasjonalpark- og verneområdestyrer er oppført som høringsinstans for høringen.

Motorferdsellovutvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 3. september 2021. Foranledningen for nedsettelsen av utvalget var et stortingsvedtak der regjeringen ble bedt om å fremme forslag om revidering av motorferdselloven med sikte på økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati samtidig som hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt.

Motorferdsellovutvalget overrakte sin utredning tirsdag 21. mai. Overrekselen kan ses i opptak på denne lenken <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/motorferdsellovutvalget-overrekker-sin-utredning/id3036299/> Her orienteres det også kort om hovedtrekkene i utredningen.

Høringsdokumentet/NOU kan leses på internett, dokumentet er på 428 sider og sendes ikke ut som vedlegg til saken. Lenk til dokumentet følger her:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/6643b7714a0f45b3837e6e014599116e/no/pdfs/nu202420240010000dddpdfs.pdf>.

Nasjonalparkstyret er ikke forvaltningsmyndighet for lov om motorferdsel i utmark med tilhørende forskrifter. Denne myndigheten er tillagt kommunene. I dag gjelder motorferdselloven fullt ut i verneområder, selv om verneområdene har egne regler om motorferdsel i verneforskriften. Dette innebærer at man ofte må ha tillatelse både etter motorferdselloven og fra vernemyndigheten, dersom man ønsker å benytte motoriserte transport- eller fremkomstmidler i verneområder.

Det er i denne saken lagt vekt på de forhold som forvaltere ser at NOUen, om ny motorferdsellov, påvirker verneområdene våre. Mye av teksten nedenfor er hentet fra NOUen. Kommentarer fra forvalter er skrevet inn til slutt under hvert tema.

Saksbehandling

I verneforskriftene er reguleringen av motorferdsel for det meste strengere enn etter motorferdselloven, dette for å sikre ivaretagelse av verneformålet. Utvalget fremhever at en del opplever det som unødvendig byråkratisk at det kreves to ulike tillatelser for motorferdsel i verneområder. Utvalget har i sin utredning vurdert å la vernereglene gjelde alene i verneområdene. På den måten skulle man slippe dobbeltregulering og kravet om to tillatelser. Utvalget har imidlertid kommet til at dette ikke vil være en tilfredsstillende løsning. Reguleringen i verneområder skal bare ivareta det aktuelle verneformålet. Der motorferdsel har liten påvirkning på verneformålet, kan man dermed ende opp med svært liberal regulering, selv om ferdsele kan være skadelig for de formålene motorferdselloven skal ivareta.

For å ivareta hensynene bak motorferdselloven mener utvalget at det er nødvendig at motorferdselloven gjelder også i verneområder, selv om verneforskriften har egne regler om motorferdsel. Utvalget vurderer det heller ikke som en hensiktsmessig løsning at motorferdselloven alene skal regulere motorferdsel i verneområder. I en del verneområder er det behov for en annen eller strengere regulering enn den man har etter motorferdselloven for å ivareta verneformålet. Utvalget foreslår derfor å videreføre ordningen der man må ha tillatelse etter begge regelverk.

Kommentar:

Fra forvalters side tillegges det at tilnærmet all bruk av motorkjøretøy starter utenfor verneområdene nasjonalparkstyret forvalter. Det vil si at det uansett kreves en kommunal dispensasjon inn til verneområdegrensen. Straks transporten krysser vernegrensen kreves både kommunal- og verneområdeforvaltningens tillatelse. Dette betyr at det uansett vil kreves dispensasjonsbehandling fra både motorferdselloven og verneforskriften for motorferdsel i Femundsmarka og Gutulia nasjonalparker, samt Grøvelsjøen naturreservat. Mens det er kun lov om motorferdsel i utmark som regulerer kjøringen i Femundslia og Langtjønna landskapsvernområder (LVO).

Motorferdsel for skjøtsel

For å opprettholde verneverdiene i nasjonalparker, naturreservater og andre verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V, vil det ofte være nødvendig å gjennomføre skjøtselstiltak, for eksempel fjerning av vegetasjon og fremmede treslag, eller restaurering etter naturinngrep. For å gjennomføre skjøtselstiltakene vil det ofte være nødvendig med motorferdsel i utmark eller vassdrag. Etter naturmangfoldloven § 47 kan «forvaltningsmyndigheten» foreta en del slike skjøtselstiltak i verneområder. Dagens motorferdselregelverk har ingen bestemmelse som uttrykkelig åpner for motorferdsel i

forbindelse med skjøtselstiltak etter naturmangfoldloven. I praksis er det imidlertid lagt til grunn at motorferdsellovens forbud mot motorferdsel ikke er til hinder for motorferdsel ved skjøtselstiltak.

Utvalget antar at et slikt unntak kan tolkes inn i formuleringene om at «forvaltningsmyndigheten kan foreta skjøtsel» i naturmangfoldlovens § 47. Utvalget er ikke kjent med om denne bestemmelsen i praksis er tolket som et unntak fra motorferdselforbudet. Utvalget legger imidlertid til grunn at ordlyden også her er vid nok til at adgang til motorferdsel kan tolkes inn. Naturrestaurering og skjøtsel i verneområder er tiltak med høy nytteverdi for samfunnet. Gjennom Naturavtalen har Norge også forpliktet seg til å gjennomføre naturrestaurering. Utvalget mener derfor at det bør komme klart til uttrykk i loven, at motorferdsel ved slik skjøtsel er tillatt. Utvalget legger videre til grunn at hensynene til å unngå skader på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse ivaretas like godt av vernemyndighetene som av kommunen. Hensynet til å unngå unødvendig byråkrati tilsier da at bestemmelsen utformes som en direkte hjemmel, slik at unødvendig kommunal saksbehandling kan unngås. Utvalget foreslår at motorferdsel som er nødvendig ved skjøtsel etter naturmangfoldloven §§ 47 og 72 skal være generelt unntatt fra forbudet mot motorferdsel.

Kommentar:

Forvalter ser dette som en nødvendig klargjøring av regelverket for motorferdsel, og en betydelig forenkling av byråkratiet. Aktuelle situasjoner der dette kan komme til anvendelse er for eksempel ved utkjøring av materialer til klopplegging på snøføre og transport av stein med helikopter i forbindelse med tiltak på stier. Dette er aktuelt i verneområdene som nasjonalparkstyret forvalter i forbindelse med tilretteleggingstiltak på turstier for å ivareta verneformålet.

Rekreasjonsløyper/snøscooterløyper.

Utvalget har vurdert om motorferdselloven bør sette rammer for hvor løyper kan legges, slik forskriften gjør i dag. I dag kan løyper ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder, og heller ikke der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindrifta. Utvalget mener det kan være hensiktsmessig med noen begrensninger i hvor løyper kan plasseres, men er samtidig opptatt av at motorferdselloven ikke bør fastsette for mange begrensninger i planleggingsadgangen etter plan- og bygningsloven. Utvalget foreslår å beholde regelen om at løyper ikke kan legges i foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Utvalget vurderer at dette er fornuftige og hensiktsmessige rammer for adgangen til å plassere løyper. Utvalget vil derimot ikke foreslå å videreføre bestemmelsen om at løyper ikke kan legges i verneområder. Motorferdsel i verneområder krever uansett ofte samtykke fra vernemyndighetene, og utvalget mener det bør være opp til vernemyndighetene å vurdere om motorferdsel er forenlig med verneformålet.

Når det gjelder regulering av åpningstider for snøscooterløyper er utvalgets vurdering om at motorferdsel ikke skal være tillatt i løyper etter 25. april i sentrale områder for reindrifta og etter 5. mai i øvrige områder. Det åpnes derimot for at kommunene kan gi adgang til – etter en konkret vurdering – å utvide løypens åpningstid for en enkelt sesong. Åpningstiden kan utvides til senest 16. mai. Utvidelse kan bare skje dersom forlengelse av sesongen ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for interessene loven skal ivareta, herunder dyre- og planteliv, friluftslivet og reindriften.

Klimaendringene påvirker naturen og samfunnet. Ifølge Miljøstatus må vi i Norge forvente at klimaendringer fører til høyere temperaturer, mer nedbør, flere regnflommer og mer skred. Prognoser viser blant annet at fremtidens klima vil gi mildere vintre og varmere somre, mer kraftig og hyppig nedbør og mindre snø de fleste steder. Fremtidens klima vil også medføre at skoggrensen kryper oppover. Miljøstatus viser til klimaframskrivninger som anslår at snøsesongen vil bli kortere enn i dag i hele landet. En fortsatt økning av klimagassutslippene kan føre til at lavlandet får opptil flere måneder kortere snøsesong frem mot år 2100, og mange enkeltår kan snøen nesten bli borte. De fleste steder vil den maksimale snømengden gjennom året bli redusert.

Kommentar:

Fra forvalters side tillegges her at dagens verneforskrifter og naturmangfoldlovens unntaksbestemmelser, ikke åpner for at nasjonalparkstyret kan dispensere for slike løyper i verneområdene styret forvalter.

Det å fjerne regelen om at rekreasjonsløyper ikke skal legges i verneområder, kan tolkes som et signal om at det nå er mulig å gjøre nettopp dette. Dette kan gi falske forhåpninger fra aktørene som planlegger løyper, med påfølgende klagebehandlinger og unødvendig økt byråkrati.

Utvalgets vurdering om at motorferdsel ikke skal være tillatt i snøscooterløyper etter 25. april i sentrale områder for reindrifta og etter 5. mai i øvrige områder vurderes som viktig. Åpningstidene til snøscooterløyper i randsonen til verneområder, kan ha betydning også for verneverdier og verneformål i verneområdene. Med bakgrunn i eksisterende kunnskap om økende forstyrrelser fra motorferdsel på dyrelivet utover våren og økende risiko for kjøreskader på sårbare naturtyper, er forvalter skeptisk til at det åpnes opp for å utvide åpningstiden for slike løyper til 16. mai, i hekke- og yngletiden.

Klimaprognosene tilsier kortere snøvinter og mer vekslende vær- og føreforhold, som trolig vil innebære behov for å begrense åpningstidene i større grad etter vær- og føreforhold for å ivareta naturmiljøet.

El sykkel

Bruk av elsykler er i utgangspunktet omfattet av det generelle forbudet mot motorferdsel i utmark, men motorferdselforskriften § 2a har siden 2017 hatt et generelt unntak for elsykler. De kan dermed brukes fritt i utmark, dersom ikke annet er besluttet. Motorferdselforskriftens definisjon av elsykkel samsvarer med definisjonen av sykkel i kjøretøysforskriften og sykkeforskriften. Kommunene kan etter motorferdselforskriften § 2a andre avsnitt begrense eller forby bruk av elsykler i hele eller deler av utmarka i forskrift. Ferdsel i verneområder reguleres av den enkelte verneforskrift. Hvilke regler som gjelder for motorferdsel og bruk av sykkel, varierer mellom de ulike forskriftene. De fleste verneområder har et forbud mot motorferdsel som også rammer bruk av elsykler.

Utvalget foreslår en innstramming av dagens regelverk og begrunner det med utfordringer som teknologiutviklingen og stadig større allmenn bruk kan gi. Utvalget foreslår at det generelle forbudet mot motorferdsel ikke skal gjelde bruk av elsykler på vei og turvei i utmark, og at kommunen får adgang til å åpne for bruk av elsykler utenfor vei og turvei i utmark eller forby eller begrense bruken av elsykler i hele eller deler av utmarka. Med «turvei» menes traseer som er ment for ikke-motorisert ferdsel, og som er opparbeidet med fast og jevnt dekke av grus eller lignende med tilstrekkelig bredde til at andre kan passere uten ulempe.

Kommentar:

I de verneområdene som nasjonalparkstyret forvalter er det forbud mot bruk av el-sykkel som følge av det generelle motorferdselforbudet i Femundsmarka nasjonalpark og Gutulia nasjonalpark. I Femundslia og Langtjønna LVO er det ikke et generelt motorferdselforbud. Her er derfor el-sykkel også tillatt på stier og turveier. Men paradokset er at på bilveien mellom Elgå og Svukuriset i Femundslia LVO er el-sykkel IKKE tillatt, pga det generelle forbudet mot motorisert kjøring langs veien inn til Svukuriset. En innstramning av regelverket for bruk av el-sykkel generelt vil gjøre det enklere å kommunisere ut at el-sykling er forbudt på veger og kjørespor i verneområdene, blant annet ved skilting der veger og turveger går inn i verneområdene.

Motoriserte transport- og fremkomstmidler med avslått motor

I utredningen var det også spørsmål om forbudet mot motorferdsel i utmark og vassdrag skal gjelde for bruk av motoriserte transport- og fremkomstmidler med avslått motor. Dette er spørsmål som dagens motorferdsellov ikke gir klart svar på, og som utvalget mente bør klargjøres i loven. Utvalget foreslår at transport- og fremkomstmidler med avslått motor skal være omfattet av loven.

Kommentar:

Forvalter er enig i at forbudet også skal gjelde transport- og framkomstmidler med avslått motor, blant annet fordi dette vil forenkle kontrollsituasjoner. Det finnes eksempler på at trening med hundspann skjer med motorisert kjøretøy der motoren slås av og på under transporten.

Drone

I dag er motorferdselloven begrenset til å gjelde motordrevne luftfartøy. Utvalget foreslår at denne videreføres. Lovteksten har i dag ikke noen nedre grense for hvilke motordrevne luftfartøy som omfattes av loven, men modellfly og mindre droner antas å falle utenfor. Utvalget har vurdert om også mindre droner bør omfattes av lovens virkeområde. Selv om små innretninger typisk vil føre til mindre naturpåvirkning enn større, kan også små droner forstyrre dyre- og fugleliv og være et irritasjonsmoment for utøvere av friluftsliv.

Når det gjelder bruk av droner, er det nok særlig flygningen det er behov for å regulere, siden start og landing med små luftfartøy er lite forstyrrende. Det finnes i dag betydelig regulering av droneflygning i annet regelverk, særlig luftfartsloven med tilhørende forskrifter. I forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord er det fastsatt at all flygning må skje på en hensynsfull måte som ikke utsetter luftfartøy, personer, fugler, dyr eller eiendom for risiko for skade eller forøvrig er til sjenanse for allmennheten. I nasjonalparker og andre verneområder vil man også kunne regulere dronebruk gjennom verneforskrifter, og slik redusere forstyrrelser i det som er de mest sårbare og verneverdige områdene. Slik utvalget vurderer det, fremstår det som mer hensiktsmessig at dronebruk reguleres i luftfartsregelverket og annet relevant regelverk, enn i motorferdselregelverket.

Droneregelverket er i utvikling, både i EU og nasjonalt. Dette øker risikoen for disharmoni mellom regelverkene dersom man regulerer bruken også i motorferdselloven. Utvalget foreslår derfor ikke å utvide motorferdsellovens anvendelsesområde til å omfatte mindre droner. Gitt at mindre droner ikke skal omfattes av loven, har utvalget vurdert hvordan den nedre grensen for hvilke luftfartøy som omfattes av loven, skal trekkes. Grensen kan trekkes på ulike måter, ut fra luftfartøyets størrelse eller andre egenskaper, hva det kan brukes til, påvirkning på natur og friluftsliv eller en kombinasjon av disse egenskapene. Utvalget oppfatter det som krevende å trekke grensen for lovens anvendelsesområde, særlig fordi det kan skje teknologiutvikling og endringer i bruk av eksisterende teknologi som utvalget ikke har grunnlag for å forutse.

Motorferdselloven skal regulere start og landing, samt lossing og lasting fra en fast posisjon i luften, men ikke selve flygningen. Det tilsier at det er innretninger som er av en slik størrelse at selve den bakkerettede aktiviteten kan volde skade eller være til ulempe for natur og friluftsliv, som bør omfattes av lovens virkeområde. Utvalget mener at alle luftfartøy som kan benyttes til persontransport bør omfattes. I tillegg bør loven også omfatte autonome og fjernstyrte luftfartøy som er store og kraftige nok til å transportere en person, selv om den ikke brukes til eller er designet for persontransport. Slike fartøy vil kunne ha samme eller større miljøpåvirkning som et luftfartøy brukt til persontransport.

Utvalget mener også at loven klart bør omfatte innretninger som kan brukes til å frakte større gods, uavhengig av om man har fører om bord. For eksempel bør start og landing med en drone som frakter byggematerialer eller andre gjenstander av en viss størrelse, være omfattet. Utvalget mener at en passende nedre grense for hva som omfattes, er om luftfartøyet er lite nok til å bæres inn i utmarka. Utvalget foreslår derfor at fartøy som er små nok til at de relativt enkelt kan bæres inn i utmark, bør unntas lovens virkeområde, mens fartøy som er så store at de må flyges inn eller transporteres inn på annet vis, bør omfattes. Dette innebærer at rene leketøy, som radiostyrte helikoptre, faller klart utenfor lovens anvendelsesområde. Det samme gjelder mindre droner, og også droner som kan transportere mindre gjenstander, men som er små nok til å bæres.

Grensedragningen innebærer at den bruken av droner som er mest vanlig i dag, som friluftslivsrelatert bruk av droner til observasjon og filming, vil falle utenfor regelverket. Det som vil falle innenfor regelverket, er først og fremst større, mer avanserte droner.

Kommentar:

For områdene nasjonalparkstyret forvalter er det forbud mot modellfly/drone i Femundsmarka og Gutulia nasjonalparker. Tillatelse kan gis etter retningslinjer godkjent av nasjonalparkstyret. I Grøvelsjøen naturreservat og Langtjønna og Femundslia LVO er det ikke forbud mot bruk av drone. Det er derfor svært nyttig å få nærmere definert når en drone regnes som motorferdsel, og kan reguleres gjennom motorferdselloven.

Forvalter frykter at reguleringen av mindre droner (fritidsbruk) ikke vil ivareta natur- og friluftslivshensyn i tilstrekkelig grad, og mener at det er nødvendig å legge føre-var-prinsippet til grunn, også for fritidsbruk av mindre droner, for å unngå at samlet belastning på natur- og friluftslivet blir for stor. Dyrelivet trenger ro, og mange mennesker søker ut i naturen for å oppleve ro og stillhet, uten å bli filmet/forstyrret av droner.

Miljøvedtaksregisteret

Utvalget vurderer at det er behov for å styrke kunnskapen om motorferdsel i utmark og vassdrag. Et styrket kunnskapsgrunnlag vil gjøre det enklere for beslutningstakere å ta hensyn til den samlede belastning av motorferdselen på naturen. Miljøvedtaksregisteret er et veletablert register som allerede inneholder mye miljøinformasjon og som offentlige myndigheter etter flere lovverk plikter å registrere vedtak i. Utvalgets vurdering er at det både vil styrke Miljøvedtaksregisteret og kunnskapsgrunnlaget om motorferdsel i utmark dersom det i den nye loven også etableres plikter til å rapportere vedtak etter motorferdselloven til Miljøvedtaksregisteret. Utvalget foreslår at departementet skal kunne gi forskrift om plikt til å rapportere vedtak om motorferdsel til et miljøvedtaksregister.

Kommentar:

Nasjonalparkforvaltningen registrerer alle sine enkeltvedtak i Miljøvedtaksregisteret i dag. Forvalter har erfart at dette gir oversikt over hvilke tillatelser som er gitt til hva og hvor, og en kan enkelt gå inn å lese vedtak. Forslaget om at også vedtak etter motorferdselloven legges inn her vil gi mulighet for å sjekke ut om nødvendige tillatelser er gitt blant annet i en kontrollsituasjon, og gi en bedre oversikt over samlet belastning både i og utenfor verneområdene. Miljøvedtaksregisteret kan samtidig forbedres slik at det blir enda enklere å

hente ut statistikk for status og utvikling for motorferdselen innenfor ulike forvaltningsområder.

Samlet vurdering

Forvalter har på bakgrunn av saksopplysninger og vurderingene over formulert et forslag til høringsuttalelse fra Nasjonalparkstyret for Femundsmarka og Gutulia. Det vises til forslaget som er formulert som innstilling i saken.

NOUen er omfattende og forvalter tar forbehold om at det kan være flere forhold som nasjonalparkstyret bør uttale seg om.