

Faggruppe: Motorferdsel

Om faggrupper: I arbeidet med tiltaksplan er det etablert rådgivende faggrupper for prosjektgruppa og styringsgruppa. Disse består av ressurspersoner fra relevante aktører, sentral- og regional forvaltning, kommuner, interesseorganisasjoner m.m. De gis et mandat og utfordres på konkrete problemstillinger, for å komme opp med forslag til tiltak og avveininger rundt hvert enkelt. Prosjektgruppa gjør en samlet vurdering og prioritering av de ulike forslagene fra hver av faggruppene, som til slutt styringsgruppa godkjenner, før oversending av forslag til samlet tiltaksplan til Miljødirektoratet. Det er ønskelig at faggruppene fokuserer på å bidra med kunnskap og erfaringer fra eget fagfelt, til felles beste. Man bør etterstrebe god dialog i gruppa, fremfor debatt, og der det er mye usikkerhet eller uenigheter må dette belyses i referatene.

Deltakere faggruppe Motorferdsel

Navn:	Instans:	Kommentar:
Olav Thøger Haaverstad	Statsforvalteren i Oslo og Viken	Koordinator faggruppa
Trine-Lise Slåtsveen	Viken tilsynsutvalg og Nore- og Uvdal kommune	Saksbehandler motorferdselsøknader både innenfor og utenfor nasjonalparken i Nore- og Uvdal kommune og Viken fylke.
Anne-Gerd Nysveen	Vestland tilsynsutvalg og Ullensvang kommune	Saksbehandler motorferdselsøknader både innenfor og utenfor nasjonalparken i Ullensvang kommune og Vestland fylke.
Bjørn Bjørnsen	TU VeTe	Saksbehandler motorferdselsøknader innenfor nasjonalparken i Vestfold og Telemark fylke.
Eirin Aasland	Eidfjord kommune	Saksbehandler motorferdselsøknader i Eidfjord kommune.
Helene Bakka	Tinn kommune	Saksbehandler motorferdselsøknader i Tinn kommune.
Kjell Christenson	Vinje kommune	Saksbehandler motorferdselsøknader i Vinje kommune.
Torkil Bratberg Dokk	Hol kommune	Saksbehandler motorferdselsøknader i Hol kommune.
Lise Marie Sundsbø	SF Oslo og Viken	Jurist med motorferdsel som fagfelt.

Bakgrunn og kunnskapsgrunnlaget

Bruk av motorferdsel på Hardangervidda kom som en gradvis erstatning for tidligere tiders bruk av hest. Historikken strekker seg tilbake til mange år før opprettelsen av nasjonalparken med tilhørende verneområder i 1981, og handlet i starten i hovedsak om bruk av traktor og sjøfly. Motorferdsel har fra starten vært mest relevant i samband med byggetiltak, jakt og fiske, samt drift av bemannede turishytter. Etter hvert har dette økt i omfang knyttet til de ulike aktivitetene som nevnt over. Men også til å brukes i forbindelse med andre tilknyttede aktiviteter som innkjøring av ved og proviant til både driftshytter og private hytter, tilsyn med stikka løyper, snømålinger, tilsyn og kontroller, telling og overvåking av villrein og andre arter m.m.

Den motoriserte ferdselen har også hatt en dreining til å i større grad omhandle bruk av snøskuter vinterstid og helikopter i barmarksperioden.

All menneskelig aktivitet virker skremmende på villrein, også motorisert ferdsel. Graden av forstyrrelse vil variere mye med mange ulike faktorer som spiller inn, men mengde og frekvens er nok av betydning for de mer langsiktige effektene på reinen.

I ferdselsprosjektet på Hardangervidda (NINA Rapport 1903 og 1909) ble ikke motorisert ferdsel kartlagt i noe særlig grad. Dette har vært påpekt som en svakhet i kunnskapen om hvordan den samlede belastningen av menneskelig aktivitet fordeler seg i tid og rom på Hardangervidda. I Handlingsprogrammet for Regional plan er derfor dette tatt opp igjen i et nytt prosjekt som kan kobles opp mot kunnskapen fra det avsluttede ferdselsprosjektet. Her arbeider man nå med å samle inn så mye som mulig av data på hvordan den motoriserte ferdselen fordeler seg i tid og rom, på innenfor og utenfor verneområdene ([Handlingsprogrammet for regional plan Hardangervidda](#)). Disse dataene vil bli tilgjengelige for arbeidet i tiltaksplanen før sommeren 2023. Muligheten til både å se disse dataene samlet i kart opp mot infrastruktur og annen aktivitet, samt for analyser opp mot GPS-data fra villrein, gjør dette til et aktuelt tema å vurdere ulike tiltak for, for å bedre reinens forhold på Hardangervidda.

Problemkartlegging ([se kart](#)):

<i>Mål:</i>	<i>1) Bedre reinens tilgang til gode kalvings- og oppvekstområder, samt sommerbeiter i nord-vest.</i>	<i>2) Sikre høst- og vinterbeiter på nord- og østvidda med tangene østover.</i>	<i>3) Ivareta de urørte områdene som reinen faktisk bruker i dag. Disse må ivaretas slik at ferdsel og forstyrrelser ikke øker og disse områdene forringes.</i>	<i>4) Ivareta funksjonaliteten i trekk mellom ulike sesongbeiter gjennom året, som tar høyde for variasjoner i populasjons- og klimatiske forhold, mellom år og over tid.</i>	<i>5) Vurdere endringer i bestandsforvaltningen som bidrar til å øke slaktevekter og opprettholde kalveproduksjonen innenfor rammene i håndteringen av skranesjuka og de overordnede målene i bestandsforvaltningen.</i>
Effekt sett i forhold til kvalitetsnorm for villrein:	Positiv effekt for funksjonell arealutnyttelse (delnorm 3). Kan gi positive effekter på måleparametere for bestandsforhold feks slaktevekter på kalv, kalv/100 simle/ungdyr og helsestatus (delnorm 1).	Positiv effekt for funksjonell arealutnyttelse (delnorm 3). Kan gi positive effekter på måleparametere for bestandsforhold feks slaktevekter på kalv, kalv/100 simle/ungdyr og	Positive effekter på måleparametere for bestandsforhold feks slaktevekter på kalv, kalv/100 simle/ungdyr og helsestatus (delnorm 1).	Positiv effekt for funksjonell arealutnyttelse og funksjonelle trekkpassasjer (delnorm 3). Kan gi positive effekter på måleparametere for bestandsforhold feks slaktevekter på kalv, kalv/100 simle/ungdyr, helsestatus	Positive effekter på måleparametere for bestandsforhold feks slaktevekter på kalv, kalv/100 simle/ungdyr og helsestatus (delnorm 1).

		helsestatus (delnorm 1).		samt genetisk variasjon (delnorm 1).	
Problem:	Dårlig arealutnyttelse	Reduserte trekkpassasjerer	Dårlig arealutnyttelse	Reduserte trekkpassasjerer	Tilstedeværelse av meldepliktig sykdom som påvirker bestandsforvaltning
Påvirkningsfaktorer:	Volum og fordeling av motorferdsel i nord-vest fra april og gjennom sommeren.	Volum og fordeling av motorferdsel inn fra nord- og østsida av vidda, samt inn fra tangehalsene i øst.	Volum og fordeling av motorferdsel i de mest inngrepsfrie områdene som reinen bruker mest i dag, i Vinje, og deler av Ullensvangs og Tinn kommuners arealer i villreinområdet.	Sikre en forutsigbar, men lærende og dynamisk forvaltning av motorferdsel i villreinområdet gjennom året, og over tid, som ikke går på bekostning av reinens tilgang på og bruk av arealene.	
Forventet utvikling:					

Mandat

Faggruppen for motorferdsel har som mandat å utrede hvilke muligheter som finnes for å begrense bruken av motorisert ferdsel innen leveområdet for Hardangerviddareinen generelt og i de til enhver tid viktigste funksjonsområdene for villreinen gjennom året.

Arbeidet innebærer å:

- Vurdere sammenhengen mellom politikk/praksis for bruk av motorferdsel, sett opp mot annen politikk/praksis der dette er relevant. Eksempler kan være bygningspolitikk, landbruks-/næringsutøvelse, ulike tilretteleggingstiltak og vedlikehold av infrastruktur, overvåking/prøveinnsamling eller tilsvarende.
- Foreslå ulike verktøy eller virkemiddel som kan utredes for å bidra til at endring av politikk og praksis skal fungere best mulig og muliggjøre evaluering av endringene. For eksempel apper, kartløsninger, rapporteringsløsninger,
- Estimere nytte/kostnad/ulempen ved en slik regulering (se tabell Anbefalte tiltak).

Problemstillinger (fra prosjektgruppa)

Opplisting av noen ulike problemstillinger en ønsker at gruppa skal vurdere (gruppa kan selv supplere):

- Foreslå tiltak for å redusere omfanget av motorferdsel generelt og innen de ulike målområdene spesielt (med periodisering gjennom året).

- Egne regulerings soner, faste landingspunkt/trasèer, periodisering av løyver eller lignende. Samordnet praksis på tvers av kommune- og fylkesgrenser og innsynsløsninger i dette.
- Krav til rapportering, kontrollerbarhet og med det etterprøvbare av tiltakene.
- Samordning av praksis mellom forvaltningsenheter geografisk (kommuner, fylker) og tematisk for eksempel vedr. bygningspolitikk, arrangementer osv. (tilsynsutvalg, kommuner og Statsforvalter).
- Gjennomgang av generell løyvepraksis; for eksempel bruk av løyver som ikke er tallfestede, som drift av stikkaløyper, persontransport-løyver, salteplass-grinder m.m.
- Foreslå endringer i nasjonal politikk/forvaltning som kan tas med inn i arbeidet med stortingsmelding for villrein.

Anbefalte tiltak

(bruk ferdig oppsett i Vedlegg 1, med eksempel og matrise for rapportering)

Gruppen skal:

1. Liste opp ulike tiltak
2. Beskriv kort de relevante tiltakene
3. Gjør en grovmasket vurdering av effekten de kan ha på problemet.
 - a. Forkast tiltak med liten effekt (kortfattet begrunnelse)
 - b. Positive virkninger:
 - i. Effekt på måloppnåelse og/eller problem
 - ii. Må begrunnes!
 - c. Negative virkninger:
 - i. Økonomiske kostnader anslås i kroner så langt som mulig – skiller mellom engangs- og driftskostnader.
 - ii. Negative virkninger beskrives kvalitativt, med noen kvantitative anslag

Framdriftsplan

Møteplan for Faggruppe Motorferdsel:

Møteform	Mars	April	Mai	Juni	August	September	Oktober
Teams	14.						
		13.					
			Uke 19				
				Uke 23			
					?		
Teams – Felles med alle faggrupper HV				12.			
Siste møte faggruppene/Sluttseminar							1./15.

Hvem refererer/skriver i møtene:

Levering av resultat/rapporteringsform:

- Referat fra hvert møte leveres sekretariatet (NVS) i ferdig oppsatt matrise fra Statsforvalteren.

Frister:

- 12. juni: Felles møte med alle faggrupper: Presentasjon av foreslåtte tiltak i Faggruppene så langt (midtvegsrapportering til Miljødirektoratet den 15. juni.
- Innen 15. september: alle forslag til tiltak må være sendt fra faggruppene til sekretariatet for å komme med i utkast til tiltaksplan per 15. oktober.

