



## MØTEINNKALLING

---

**Utvalg:** PLAN OG RESSURSUTVALGET  
**Møtested:** Kommunehuset, møterom 2. etg  
**Møtedato:** 07.09.2022      **Tid:** 09:00

---

Eventuelt forfall meldes til tlf. 75569000  
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

### Innkalte:

<b>Funksjon</b>	<b>Navn</b>	<b>Forfall</b>	<b>Innkalt for</b>
Leder	Tom Forstun Antonsen		
Nestleder	Iris Skoglund		
Medlem	Espen Erling Karlsen		
Medlem	Tommy Rasch		
Medlem	Linda Tove Tverrånes Moen		

## SAKSLISTE

<b>Saksnr.</b>	<b>Arkivsaksnr.</b>
	<b>Tittel</b>

### REFERATER

### DELEGERTE VEDTAK

23/22	22/455 <b>GODKJENNING AV PROTOKOLL - PLAN OG RESSURSUTVALGET 07.09.22</b>
24/22	22/384 <b>SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARKSKJØRING HARRY PETTERSEN</b>
25/22	22/385 <b>SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARK KENNETH KARLSEN</b>
26/22	22/386 <b>SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARK</b>
27/22	22/387 <b>SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARK</b>

28/22 22/392  
**SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARK LEIF SANDMO**

29/22 22/406  
**SØKNAD OM DISP. - MOTORFERDSEL I UTMARK INGE LARS  
BIRKELI**

Moldjord, 02.09.2022

Tom Forstun Antonsen  
leder

# Delegerte vedtak

Dato: - Utvalg: PLR Plan og ressursutvalget

Arkivsak	Dato Navn Innhold	Saksnr.	Avd/Sek/Saksb.	Arkivkode Resultat
22/285	25.05.2022	DS 36/22	BK/TEK/TOS	K01
	SØKNAD OM MOTORFERDSEL - FRID OG KNUT RØNNÅBAKK			
21/20	27.05.2022	DS 37/22	BK/TEK/TG	GNR 70/13
	SØKNAD OM FRADELING 70/13 - HYTTETOMT - JORDLOVSVURDERING			
22/56	31.05.2022	DS 38/22	BK/TEK/TG	GNR 40/6 Søknad innvilget
	SØKNAD OM FRADELING AV TIDLIGERE NÆRINGSBYGG 40/6 EGIL LARSEN			
22/307	08.06.2022	DS 39/22	BK/TEK/TG	GNR 12/10/2 Søknad innvilget
	SØKNAD OM TILKOBLING TIL KOMMUNALT VANN 12/10/2 OLE MORTEN HUSMO			
22/313	09.06.2022	DS 40/22	BK/TEK/FM	GNR 54/23,34
	SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK - UTVIDELSE AV PRODUKSJONSHALL 54/23,34 EVJEN GRANITT			
22/348	24.06.2022	DS 41/22	BK/TEK/AMW	GNR 38/2 38/2/1 38/3
	SØKNAD OM KONSESJON PÅ ERVERV AV FAST EIENDOM 38/2,3, TONY JOHANSEN OG VILDE ASPMO LAUKSLETT			
22/341	30.06.2022	DS 42/22	BK/TEK/FM	GNR 16/30
	SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK - ANNEKS - 16/30			

22/360	30.06.2022	DS 43/22	BK/TEK/FM	GNR 18/1
	SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK - TILBYGG/PÅBYGG - 18/11 IRENE CARLSEN			
22/353	30.06.2022	DS 44/22	BK/TEK/FM	GNR 40/11
	SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK UTEN ANSVARSRETT - VERANDA/BASSENG 40/11			
22/355	30.06.2022	DS 45/22	BK/TEK/FM	GNR 41/30
	SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK - DRIVHUS 41/30 BEIARVEKST			
22/281	01.07.2022	DS 46/22	BK/TEK/FM	GNR 18,1
	SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK - ENEBOLIG GNR. 18/1/1			
20/951	15.07.2022	DS 47/22	BK/TEK/TG	GNR 14/15 Søknad innvilget
	FESTETOMT HYTTE 14/15 BJØRN SAVSTAD			
21/687	15.07.2022	DS 48/22	BK/KASSE/TG	GNR 14/6
	SØKNAD OM DISPENSASJON 14/6 JONH-ERIK WIDNES			
21/548	15.07.2022	DS 49/22	BK/TEK/TG	GNR 42/3/1 Søknad innvilget
	KRAV OM MATRIKULERING 42/3/1 BJØRN TRONES			
22/422	02.08.2022	DS 50/22	BK/TEK/KB	K01
	SØKNAD OM HELIKOPTERTRANSPORT KNUT SIVERTSEN			
22/431	09.08.2022	DS 51/22	BK/TEK/AMW	GNR 48/15
	<b>Vigdis Synnøve Johansen</b> SØKNAD OM FRADELING 48/15 VIGDIS JOHANSEN			
22/419	26.08.2022	DS 52/22	BK/TEK/TG	GNR 41/5
	SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK UTEN ANSVARSRETT - GARASJE GNR. 41, BNR. 5 MARTIN LAASTAD			

**GODKJENNING AV PROTOKOLL - PLAN OG RESSURSUTVALGET 07.09.22**

---

Saksbehandler: Anders Forstun  
Arkivsaksnr.: 22/455

---

Arkiv: 033

**Saksnr.:**      **Utvalg**      **Møtedato**  
23/22      Plan og ressursutvalget

07.09.2022

**Rådmannens innstilling:**

**Saksutredning:**

**Bakgrunn:**

**Vurdering:**

**Vedlegg:**

**SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARKSKJØRING  
HARRY PETTERSEN**

---

Saksbehandler: Kolbjørn Baadshaug  
Arkivsaksnr.: 22/384

---

Arkiv: K01

**Saksnr.:**       **Utvalg**       **Møtedato**  
24/22       Plan og ressursutvalget

07.09.2022

**Rådmannens innstilling:**

Harry Pettersen, 8012 Bodø, gis ikke tillatelse til å kjøre med ATV inn til hytta på Sandmoen. Avslaget begrunnes med at en kjøretillatelse vil ha større negative effekter enn de positive aspektene ved en kjøretillatelse. Søkeren oppfyller heller ikke kriteriene i forskriften om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 om særskilt behov og vilkåret om alternative metoder.

**Saksutredning:**

Harry Pettersen har søkt om å få kjøre snøskuter (arkivsak 22/383) og ATV inn til hytta (gnr. 3 bnr. 4) på Sandmoen. Søknaden gjelder for hele familien, dvs. hytteeier, samboer, og barn av eier. Det er søkt om 25 årlige turer på barmark, for kjøring av bagasje, gass, bensin, vedlikeholdsmateriell til vei og bygninger og diverse administrativ kjøring i forbindelse med vedlikehold og trening med brannvogn.

**Bakgrunn:**

Hytta til Pettersen er et gammelt småbruk og han har selv vært formann i Sandmoen grunneierlaget i over 20 år. I et vedlagt brev står det at, de «har i alle år tatt vare på kulturen der oppe», hvorav dette innebærer pussing av beiter, hogging langs veikanter, vedlikehold med mer. Grunneierlaget har også mottatt SMIL-midler for vedlikehold av stedet. Grunneierlaget har satt opp hjertestarter her og det er også en brannvogn beregnet til ATV på stedet. ATV nevnes som et snedig og skånsomt hjelpemiddel i den administrative hverdagen opp på Sandmoen, og mye av drifta baserer seg på bruken av det.

Flere av de som har søkt om barmarkskjøring til Sandmoen har nevnt de dårlige isforholdene på Valnesvatnet de siste årene som følge av milde og ustabile vintere. Dette gjør at det kan bli kort eller ingen farbar vintersesong for transport med snøskuter. Det er kun en farbar vei for motorkjøretøy inn til Sandmoen om sommeren og vinteren.

**Rettslig grunnlag:****Motorferdselloven**

Søknaden vurderes etter § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag fordi søkers behov for kjøring ikke dekkes av de formål som er hjemlet direkte i motorferdselloven § 4 eller forskriften § 2. Forskriften § 6 angir følgende:

*I unntakstilfelle kan kommunen etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2–§ 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.*

I motorferdselloven § 2 tredje ledd står det at «veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark». Veien fra Valnesvatnet opp til Sandmoen kategoriseres derfor som utmark. Veistandarden er god, men kvalifiser ikke til ferdsel med kjøretøy større enn en ATV. I lovens andre ledd står det at «med utmark menes udyrket mark som etter lov om friluftslivet § 1 a første ledd ikke regnes som innmark eller like med innmark. Setervoll, hustomt, engslått, kulturbeite og skogplantefelt som ligger i utmark, regnes i denne lov like med utmark».

Motorferdselloven § 3 sier at all motorferdsel i utmark i utgangspunktet ikke er tillatt, «med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven».

#### Loven vilkår

Dispensasjonshjemmelen i forskriften § 6 er en særskilt dispensasjonsbestemmelse tatt inn for å fange opp spesielle tilfeller der det er behov for transport og transporten ikke vil volde unødig skade eller forstyrrelser på naturmiljøet eller for mennesker som ferdes i naturen. Bestemmelsen skal fortolkes strengt og følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

#### Loven formål

Etter motorferdsellovens § 1 er formålet med loven «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen». Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet naturmiljø skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv og dyreliv og andre miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap, stillhet og ro. Formuleringen fremme trivselen innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

#### Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009. Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

#### Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8

Kunnskapskravet innebærer at all offentlig myndighetsutøving som berører natur skal være kunnskapsbasert. Kunnskapen skal baseres på både vitenskap og erfaring.

#### Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9

Hvis motorferdselsmyndigheten ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av omsøkt motorferdsel skal føre-var-prinsippet komme til anvendelse. I tilfeller der man har lite kunnskap vil føre-var-prinsippet få størst betydning.

#### Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10

Prinsippet i naturmangfoldloven § 10 skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11  
Motorferdselsmyndigheten trenger ikke å velge den økonomisk beste løsningen for tiltakshaver. For eksempel kan tiltakshaver søke om tillatelse til kjøring på barmark for å frakte byggematerialer til hyttebygging. Kjøringen kan føre til skader på terrenget. I slike tilfeller kan motorferdselsmyndigheten i samsvar med alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper og naturmangfoldloven § 11 stille vilkår om at ferdsel skal skje vinterstid selv om dette fører til økte kostnader for tiltakshaver. Prinsippet kan også lede til at det kan stilles vilkår om at det benyttes helikoptertrafikk hvis skadepotensialet er stort.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12  
Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering «for å unngå eller begrense skader» på naturmangfoldet.

### **Vurdering:**

Søknader om kjøring på barmark skal vurderes strengt. Den som søker har ikke krav på tillatelse selv om vilkårene er oppfylte.

Generelt utgjør økt barmarkskjøring et økende miljøproblem. Terrenggående motorkjøretøy volder betydelig slitasje og skade på terrenget fordi belter og hjul etterlater seg merker og sår i naturen. I visse naturtyper som f.eks. myr, våtmark, sparsom og sentvoksende vegetasjon, kan sporene etter motorkjøretøy bli permanente eller meget langvarige.

På grunn av dette og økningen i barmarkskjøring, skal bestemmelsen praktiseres enda strengere for denne type kjøring enn for kjøring på vinterføre. Barmarkskjøring kan kun tillates i spesielle tilfeller. Hvis det kan komme på tale å gi dispensasjon for barmarkskjøring, skal dette skje etter en meget streng vurdering av vilkårene.

### Særskilt behov og alternativ transport

Pettersen har søkt om å kjøre bagasje, bensin, gass, byggematerialer og vedlikeholdsmaterialer til vei fra Sørvika ved Valnesvatnet og opp til Sandmoen. Dette er en kjøretur på ca. 2,5 km. I rundskriv T-1/96 står det, at det i utgangspunktet ikke skal være kurant å få tillatelse til hyttekjøring. Videre står det at:

*«Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l. kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden er mindre enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstander som er for tungt til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særskilt behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle.*

*Transport med barmarkskjøretøy til hytte bør det som hovedregel ikke gis tillatelse til. Slik transport bør bare tillates dersom det kan kjøres på traktorvei eller lignende og etter en særlig streng vurdering».*

På Sandmoen er det flere som har søkt på samme grunnlag som Pettersen. Søknadene deres er dermed ikke særskilte enkelttilfeller. Ferdsele opp til Sandmoen kan vær utfordrende og været er en viktig faktor som avgjør om en kan kjøre inn vinterstid. Det framheves at isen på



Valnesvatnet har hindret mye ferdsel de senere årene. Ifølge NVE sine iskart skal det være god is på vannet, så disse tilfellene regnes heller som «unntaket» framfor «regelen». Dårlige / ustabile vinterforhold kan gjøre ferdselen utrygg og dermed redusere perioden for innkjøring av materiell, enten over vannet eller gjennom dalen. Dette er imidlertid forhold en må regne med i slike områder Om det ikke er muligheter for flere års lagring av utstyr, anbefales det at en utbedrer lagringsmulighetene. På denne måten forebygges belastende ferdsel, jevnfør naturmangfoldlovens § 12. Utstyr som bagasje, proviant, gass, bensin, byggemateriale og veimasser regnes som ordinært utstyr som ikke skal fraktes på med motoriserte hjelpemidler på barmark. Mange av disse tingene kan for øvrig kjøres inn med umotoriserte hjelpemidler som trillebår.

Motorferdsel på egen innmark, jevnfør lovens § 2, har ikke forbud mot motorferdsel. Det er derfor lov å bruke ATV på disse områdene om det anses som nødvendig. Et avslag på motorferdselsøknaden vil ikke hindre at en kan fortsette slik virksomhet, men det vil begrense bruken til innmarksområdene på Sandmoen.

#### Turkjøring

Behovet er knyttet til transport av utstyr og vedlikeholdsmaterialer, og kan ikke sies å være turkjøring.

#### Skader og ulemper

§ 6 saker skal også vurderes opp mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum. På kommunegrensen mot Beiarn går kjøretraseen gjennom et registrert yngleområde for rødstilk. Ved Holmvatnet er det registrert yngleområde for bergand (sterkt truet), rødstilk (nært truet) og havelle (nært truet). Dette er rødlista artet (2021) som skal vektlegges mye og særdeles mye av forvaltningen. Alle artene har de siste årene opplevd kraftig bestandsnedgang. Generelt er tap av leveområder er den største trusselen mot naturmangfoldet. Planter og dyr trenger gode og funksjonelle hekke og ynglelokaliteter for å sikre opprettholdelsen av levedyktige populasjoner. De senere årene ser man at mange dyre- og plantepopulasjoner har blitt utsatt for en kraftig bestandsnedgang, og dermed havner på rødlista. Dette tyder på at naturens tålegrense har blitt tøyd i en slik grad at økosystemet ikke tåler det lengre. Dette kan blant annet forklares med tap av viktige leveområder som hekke- og ynglelokaliteter, og dermed også tap av selve livsgrunnlaget. Forvaltningsprinsippene 8-12 i naturmangfoldloven blir derfor relevant i behandlingen av denne saken.

Mye trafikk på våren kan ha negativ innvirkning på trekkende fugl som hviler ved åpne bekker. Videre kan motorferdsel virke forstyrrende for hekkeforberedelsene, og i verste fall fortrenge fugl fra hekkeområdene. Rødstilken hekker tidligst av de tre rødlista fugleartene i området og de starter hekkeforberedelsene med en gang snøen på myrene forsvinner (april-mai). Bergendene og havellene kommer umiddelbart etter isgang på vannet og har en sårbar hekke- og yngleperiode fra anslagsvis juni – midten av september. Det er kjent at bergand og havelle hekker nært vannkanten.

Videre er det kjent at motorferdsel og mye menneskelig aktivitet øker mengden stresshormoner hos dyr og fugler (Vistad et. al. 2007). Stress og mye ferdsel kan igjen føre til dårligere reproduksjon og økt predasjon fra rovdyr som rødrev og kråkefugler. Det er mye rødrev i Beiarn kommune og forvaltningen ønsker å redusere bestanden. Derfor er det nærliggende å tro at kjøringen enten vil fortrenge fugl eller øke predasjon. Motorferdsel inn i

til Sandmoen bør derfor, begrenses i perioden fra mai– til midten av september, ettersom dette kan få direkte innvirkning på de hekkende fuglene. Kjøring langs myrområdet ved Djuposen og Rundtjønna vil antagelig også ha negativ effekt på de hekkende rødstilkene her, ettersom alle som ferdes passerer igjennom yngleområdet. Rødstilk er en art av stor forvaltningsmessig interesse. For øyeblikket er det søkt om 90-105 turer med ATV opp fra Sørvika og inn mot Sandmoen. Des flere turer som tillates, des større blir belastningen på områdene. I tillegg til de omsøkte kjøreturene forventes det også en del ferdsel fra allerede eksisterende dispensasjoner opp til Sandmoen. Alle disse kjøreturene vil også utgjøre en betydelig belastning på veien og områdene langs den. Mye ferdsel fører også til mer vedlikeholdsarbeid og generelt enda større belastning på området.

Kjøretraseen og hytta til Harry Pettersen ligger i underkant av 200 meter fra Holmvatnet. Kjøringen med ATV vil dermed ikke påvirke fuglelivet oppe ved Holmvatnet direkte under kjøringen. Det vil likevel bli økt belastning på området som helhet, ettersom randsonene mot mennesker blir mindre. Dette kan bidra til en fortetting av fuglenes utbredelse rundt vannet. Terskelen for turer fra hytta vil også bli lavere og dermed kunne påvirke fuglene ved direkte møter med folk på tur.

Området rundt Sandmoen er vakkert og har gode rekreasjonskvaliteter. I denne sammenhengen er bruk av motorferdsel et omstridt tema som skaper konflikt. Det kan være problematisk at enkelte får bruke hjelpemidler inn i området, mens andre, som f.eks. ikke har hytte her, ikke får det. Forståelsen av motorferdselloven § 1 om å fremme trivsel kan vurderes ettersom kjøring er positivt for Pettersen, men negativt for alle andre som utsettes for støy og generelt mindre ro.

#### Presedens

En godkjenning av en slik kjøretillatelse vil sette en presedens hvor folk som skal pusse opp på hytta får lov til å kjøre ATV på barmark. Dette vil være uheldig.

#### Konklusjon

Motorferdselsaker på barmark skal vurderes strengt. I vurderingen av søknaden til Harry Pettersen ansees det ikke som hensiktsmessig å innvilge søknaden. Dersom utvalget skulle gjøre andre vurderinger enn de faglige som fremkommer i saksfremlegget, vil rådmannen anbefale å gi tillatelse til et antall turer som er betydelig lavere enn de omsøkte 25 turer pr. år.

En kjøretillatelse vil få negative konsekvenser for naturmangfoldet og sette en ny og usunn presedens for kjøring av utstyr på barmark. En kjøretillatelse vil ikke kunne oppveie de negative konsekvensene av vedtaket. Søkeren har heller ikke påvist et særskilt behov og det finnes gode alternative måter å dekke behovet på, blant annet ved å kjøre inn utstyr og materiell på vinterføre.

#### Kilder

Odd Inge Vigstad, Dagmar Hagen, Ole Reitan (2007). Effektar av motorferdsel i utmark på natur folk og samfunn. NINA rapport 187.

Artsdatabankens rødliste, <https://artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021>

#### Vedlegg:

22/384-1



### Søknad om dispensasjon fra lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

Navn: Harry Pettersen Fødselsår: 1951

Adresse: Steinrøysa 13

Postnr: 8012 Poststed: Bodø

Beiarn Kommune		
22/384	1	3337/k2
05 JUL 2022		
Arbeids P	k01	
Arbeids S		
Arbeids	KB	
Arbeids		

Søknaden gjelder transport i henhold til nasjonal forskrift (sett kryss):

§ 5b) **Funksjonshemming (Kun snøscooter)**

Kopi av parkeringsbevis eller legeattest på kommunens skjema må vedlegges.

Antall turer det søkes om: \_\_\_\_\_ turer/år

§ 5c) **Hytteeier – transport av bagasje og utstyr til hytte (Kun snøscooter)**

Gjelder for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ikke ligger tilknyttet brøytet bilveg. Dispensasjon kan kun gis til hytteeier eller hytteeiers samboer/ektefelle og barn. Ved hytter med flere eiere, må det søkes etter § 6. Søker er:

- Eier av hytte
- Samboer/ektefelle til eier
- Barn av eier

Gnr/bnr/festenr for hytte: 31 41

Transportbehov/antall turer det søkes om: \_\_\_\_\_ turer/år

Ved søknad om dispensasjon til hytte i nærheten av brøytet bilveg, må behovet grunngis. Begrunnelse (ved liten plass bruk utfyllende opplysninger på baksiden):

.....

.....

.....

§ 5e) **Transport av ved (Kun snøscooter)**

Gjelder transport av ved/selvhogst fra andres eiendom, og transport av ved fra egen eiendom til annet sted enn fast bopel. Hogstfelt og trasé må tegnes inn på kart. For transport av ferdighugget ved til hytte søkes det om dispensasjon etter § 5c (transport av bagasje og utstyr til hytte).

§ 5a) **Transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring**

Som utmarksnæring regnes drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder, turist- og reiselivsnæring, leting og undersøkelse av mineralske ressurser mv., forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret.

§ 6) **Kjøring ut over §§ 2, 3, 4 og 5 (F.eks. barmarkskjøring)**

Dersom søker påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring eller ikke kan dekkes på annen måte (beskrivelse av behovet må vedlegges). Antall turer/år og type kjøretøy må oppgis. Søker må opplyse om søknaden gjelder for kjøring på barmark eller vinterføre.



Kjørerute: Fra: **Grense Bodø**

til: **Sandmoen**

Tidsrom for kjøring: Fra og med **1 juni** til og med **1 nov**

20~~22~~ - 20~~22~~

**Vedlegg til søknad:**

- Kart over kjøretrase (skal vedlegges)
- Grunneiertillatelse (skal vedlegges)
- Parkeringsbevis eller legeattest (gjelder søknader etter § 5b)
- Kopi av avtale om hogst av ved på rot (gjelder søknader etter § 5e)

Søknaden tas ikke opp til behandling dersom vedlegg mangler eller ved mangelfull utfylling av søknadsskjema.

**Utfyllende opplysninger (ved liten plass bruk eget ark):**

Kjøring av bagasje, gass og bensin til hytte Vedlikehold av kuiturveien opp til Sandmo dvs kjøring av grus til rep av veien, matriell til vedlikehold av gamle bygninger. Søknaden gjelder i tidsrommet 2022 til 2027 på barmark og på snø. antall turer beregnes til ca 25 pr år på barmark.

Det at Valnesvannet er spesielt utrygt angående is og kun kan brukes noen få turer og noen år praktisk talt ingen, er en av årsakene til at vi må kjøre på barmark, Til opplysning så er det en kjerrevei opp til Sandmoen og den holder vi i som nevnt i orden. Og det er ikke mulig å kjøre andre veier opp til Sandmoen. Veien er en kulturvei som er bygd opp av de gamle som bodde der oppe og med tilskudd fra det offentlige,

**Søkers underskrift:**

**Bodø**

**3 juni 2022**

**Hary Pettersen**

Sted

Dato

Navn

Forventet saksbehandlingstid:

- § 5b), c) og e): Inntil 3 uker
- § 6: Inntil 6 uker (politisk behandling)

**Kart:**

Kart for inntegning av trase/hogstområde kan f.eks. hentes fra kartportalen på [www.norgeskart.no](http://www.norgeskart.no).

**Gjeldende lovverk:**

- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) (LOV-1977-06-10-82)
- Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (nasjonal forskrift) (FOR-1988-05-15-356)







**Grunneiertillatelse for motorferdsel i utmark over gården Sandmo, gr nr 3 i Beiarn Kommune.**

Søker: *Harry Pettersen*

Gr nr **3** Br **4**

Adr: *Steinrajsen 13, 8012 Bodø*

Tillatelse til bruk av Snøscooter og ATV ( liten traktor) over gården Sandmo i Beiarn Kommune, etter den opparbeidede vegen fra grense Bodø Kommune og frem til egen hytte.

Tillatelsen er gyldig når Beiarn Kommune har gitt dispensasjon fra motorferdsel utmark og gjelder i **5** år.

Sandmoen Grunneierlag den *4/7-2022* Vi leder

*Arve Lørdal*

## Begrunnelse for å kjøre ATV til egen eiendom og hytte på Sandmoen.

Vi eier et gammelt småbruk på Sandmoen og har tatt vare på huset og bruker det som fritidshus. Har vært formann i grunneierlaget der oppe i over 20 år og vet hva som må til for å kan ta vare på plassen. Vi har i alle disse årene tatt vare på kulturen der oppe. Vi slår innmarka med beitepusser, hugger skog langs elva, kjører grus ut på veien mellom Sørvik og Sandmo, slik at den blir bevart og holder den standarden den hadde da den ble bygd tidlig på 1900-tallet. Den er i seg selv et kulturminne og er laget av statlige tilskudd i den tiden. Vi har også ei bekkekværn som vi holder vedlike og den vil antagelig stå klar til å settes i gang til sommeren, Bekkekværna er fra 1842, og ble brukt av alle gårdene rundt Valnesvannet som greide å produsere korn. Vi har også fått restaurert en hestestall fra ca. 1910, og som nå står stort sett ferdig der oppe. Det gjøres også mye rydding av skog og kratt langs de gamle ferdselstiene, som vi også har fått utbetalt ut tilskudd for, såkalt SMIL midler, fra kommunen. Alt dette er umulig å holde i orden uten å ha hjelp av skånsomme kjøretøy, slik som ATV. Kan også nevne at Sandmo er et samlingspunkt på fjellturen Eggesvikmarsjen, og da legger vi vår flid i å gjøre plassen presentabel, med å slå gress og reparere stier. Det deltar opp mot 500 personer på denne turen så det blir jo også en del slitasje på stier og veier denne dagen.

Vi har også plassert ut hjertestarter på Sandmoen, også det med tanke på Eggesvikmarsjen, da det deltar mange eldre folk. Den ligger i en kasse på utsiden av Sandmobua og er lett tilgjengelig for alle. Dette er også et tiltak som tilsier at en ATV må være tilgjengelig i fall det skulle være behov for rask transport ut til ulykkesstedet.

Det er også laget en branntilhenger som er plassert på Sandmoen, den betjenes av to pensjonerte brannfolk og inneholder alt utstyr som skal til for å slukke en brann på en av hyttene eller en gressbrann, Dette er utstyr som også er avhengig av tilgang på ATV for å få transportert ut. Slikt utstyr må også øves på slik at alle kan bruke det, og for at vi skal være sikker på at det fungerer når det trenges. Grunnen til at dette er gjort er jo ei oppfordring av brannetaten om at det er viktig at slokking må påbegynnes så raskt som mulig, og at forspenningstiden til slike avsidesliggende steder er veldig lang.

I tillegg har vi mye skog som vi henter ut ved til brensel fra, både til hytta og hjemme. Det er selvfølgelig også mye annet som vi er avhengig av at vi har noe motorisert utstyr til å hjelpe oss med, som for eksempel. Gass, både til oppvarming, koking og til produksjon av varmt vann, bensin til aggregat, gressklipping, motorsag o.l. Vi har jo også en del bygninger i tillegg til fritidshuset som trenger vedlikehold med jevne mellomrom. Driver selv med elgjakt på Sandmoen og er avhengig av ATV i den sammenheng også, selv om jeg vet at det ikke trenges kjøreløype for å hente ut felt elg.

Kan også nevne at Valnesvannet er blitt et vanskelig vann å bruke på vinteren, det har vært en del nesten forlis på vannet og enkelte år er det ikke mulig å dra over vannet på vinters tid. Og i bestefall noen få dager i løpet av februar-mars. Dette har blitt vanskeligere i de senere år pga. milde vintre.

På bakgrunn av dette håper vi å få forståelse for å få anledning å bruke ATV til eiendommen vår, og slik at vi kan fortsette å ta vare på den unike plassen der oppe. Både kulturmessig og til våre private behov. Kan også nevne at hovedtyngden av de som bruker fritidshusene der oppe er for tiden + 60 år.

Du, Yngve var jo med på befaring av veien den gangen og vet selvfølgelig at det er umulig å kjøre andre plasser enn på den opparbeidede kjerreveien og at eventuelt ikke ønskelig kjøring blir godt ivaretatt av et aktivt grunneierlag.

Vennlig hilsen Harry Pettersen



**SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARK  
KENNETH KARLSEN**

---

Saksbehandler: Kolbjørn Baadshaug  
Arkivsaksnr.: 22/385

---

Arkiv: K01

**Saksnr.:**       **Utvalg**       **Møtedato**  
25/22       Plan og ressursutvalget

07.09.2022

**Rådmannens innstilling:**

Kenneth Karlsen, 8005 Bodø, gis tillatelse til å kjøre ATV inn til hytta på Sandmoen (gnr. 3, bnr. 1) i forbindelse med gjenoppbygging av hytta etter brann. Tillatelse begrunnes i at fordelene av en tillatelse oppveier ulempene. Det har vært ustabile forhold for innkjøring av materiell de senere årene og mangel på materiell under gjenoppbyggingen kan føre til skader på konstruksjonen. Kjøretillatelsen gjelder for kjøring på opparbeidet kjerrevei fra kommunegrensen og opp til Sandmoen i perioden 15. august og fram til vinteren 30. november. Kjøringen gjelder for transport av byggematerialer opp til hytta i perioden med godkjent byggetillatelse.

Dispensasjonen gjelder for inntil fem (5) turer pr. år fra 1. august 2022 til vinteren 2024.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Det skal ikke gjøres annen kjøring enn den knyttet til transport av byggemateriale og utstyr.
- Det skal kun kjøres en ATV av gangen opp til hytta.
- Tillat kjøreperiode varer fra 15. august - 30 november.
- Det skal føres kjørebok. Dato og underskrift skal påføres med kulepenn i kjøreboka før hver tur tar til.
- Kjørebok, dispensasjon, kart med inntegnet trasé og grunneiertyllatelse skal medbringes og vises ved kontroll
- Det er ikke tillatt å kjøre mellom kl. 23.00 og 07.00.
- All kjøring utenfor kjerreveg eller gamle kjørespor (omsøkt trase) er forbudt.
- Ferdsele skal skje skånsom og med hensyn til natur, miljø og menneskelig virksomhet i området.
- Mislighold av dispensasjonen og/eller vilkår satt i den samt endrede forutsetninger i regelverket kan føre til inndragning.
- Dispensasjonen skal ikke bidra til forsøpling eller tilsvarende forringing av området. Søppel og emballasje som er tatt inn i området skal også transporteres ut igjen og leveres til godkjent håndtering.

Vedtaket hjemles i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6.

**Saksutredning/ bakgrunn:**

Kenneth Karlsen har søkt om tillatelse til å frakte nødvendig utstyr som bensin og gass på en opparbeidet «kjerrevei» mellom Søvvik ved Valnesvatnet og familiehytta på Sandmoen (gnr. 3 bnr. 1) i hele perioden fra og med juni 2022 til juli 2027. Etter en samtale med Karlsen

opplyste han at søknaden gjelder for 10 turer med ATV. Han opplyste også at han ville ha bruk for kjøretillatelse ettersom han kom til å kjøre tyngre utstyr og materiell i forbindelse med gjenoppbygging av hytta som nylig brant ned.

## Rettslig grunnlag:

### Motorferdselloven

Søknaden vurderes etter § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag fordi søkers behov for kjøring ikke dekkes av de formål som er hjemlet direkte i motorferdselloven § 4 eller forskriften § 2. Forskriften § 6 angir følgende:

*I unntakstilfelle kan kommunen etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2–§ 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.*

I motorferdselloven § 2 tredje ledd står det at «veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark». Veien fra kommunegrensa opp til Sandmoen kategoriseres derfor som utmark. Veistandarden er god, men kvalifiser ikke til ferdsel med kjøretøy større enn en ATV.

Motorferdselloven § 3 sier at all motorferdsel i utmark i utgangspunktet ikke er tillatt, «med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven».

### Loven vilkår

Dispensasjonshjemmelen i forskriften § 6 er en særskilt dispensasjonsbestemmelse tatt inn for å fange opp spesielle tilfeller der det er behov for transport og transporten ikke vil volde unødig skade eller forstyrrelser på naturmiljøet eller for mennesker som ferdes i naturen. Bestemmelsen skal fortolkes strengt og følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

### Loven formål

Etter motorferdsellovens § 1 er formålet med loven «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen». Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet naturmiljø skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv og dyreliv og andre miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap, stillhet og ro. Formuleringen fremme trivselen innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

### Kommunale bestemmelser for barmarkskjøring

*Bestemmelsen kan brukes ved særlige behov for transport. Dispensasjoner skal alltid begrenses i antall turer. Transport i område uten veg skal normalt ikke tillates og det skal legges særlig vekt på å ikke etablere nye kjørespor i fjellet. Antall turer begrenses til maks*

*tjuefem (25) turer på barmark per sesong. Antall turer settes ut fra en samlet vurdering på hvilke belastningstrykk den omsøkte traseen vil tåle over tid per sesong. Kjøretøyer som kan benyttes er 4/6-hjuls terrengmotorsykkel, eventuelt kjøretøyer som kan sannsynliggjøres gi mindre kjøreskader som for eksempel lett landbruksstraktor med firhjulsdrift. I unntakstilfeller kan tyngre kjøretøy benyttes. Kjøretøytype skal oppgis i søknad.*

*Eksempler på barmarkskjøring kan være:*

- Transport av bagasje, utstyr til egen hytte, når transporten kan skje etter opparbeidet veg.*
- Transport av ved og tømmer utenom landbruksnæring.*
- Transport i samsvar med godkjent byggetillatelse.*
- Transport i forbindelse med vedlikehold på hytter kan gis, men dette skal fortrinnsvis gjennomføres på snødekt mark med snøscooter.*

### **Naturmangfoldloven**

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009. Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8

Kunnskapskravet innebærer at all offentlig myndighetsutøving som berører natur skal være kunnskapsbasert. Kunnskapen skal baseres på både vitenskap og erfaring.

Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9

Hvis motorferdselsmyndigheten ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av omsøkt motorferdsel skal føre-var-prinsippet komme til anvendelse. I tilfeller der man har lite kunnskap vil føre-var-prinsippet få størst betydning.

Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10

Prinsippet i naturmangfoldloven § 10 skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for.

Kostnadene ved miljøferringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11

Motorferdselsmyndigheten trenger ikke å velge den økonomisk beste løsningen for tiltakshaver. For eksempel kan tiltakshaver søke om tillatelse til kjøring på barmark for å frakte byggematerialer til hyttebygging. Kjøringen kan føre til skader på terrenget. I slike tilfeller kan motorferdselsmyndigheten i samsvar med alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper og naturmangfoldloven § 11 stille vilkår om at ferdsel skal skje vinterstid selv om dette fører til økte kostnader for tiltakshaver. Prinsippet kan også lede til at det kan stilles vilkår om at det benyttes helikoptertrafikk hvis skadepotensialet er stort.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12

Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering «for å unngå eller begrense skader» på naturmangfoldet.

### **Vurdering:**

Søknader om kjøring på barmark skal vurderes strengt. Den som søker har ikke krav på tillatelse selv om vilkårene er oppfylte.

Utstrakt barmarkskjøring er et økende miljøproblem. Terrenggående motorkjøretøy volder betydelig slitasje og skade på terrenget fordi belter og hjul etterlater seg merker og sår i naturen. I visse naturtyper som f.eks. myr, våtmark, sparsom og sentvoksende vegetasjon, kan sporene etter motorkjøretøy bli permanente eller meget langvarige.

På grunn av dette og økningen i barmarkskjøring, skal bestemmelsen praktiseres enda strengere for denne type kjøring enn for kjøring på vinterføre. Barmarkskjøring kan kun tillates i helt spesielle tilfeller. Hvis det kan komme på tale å gi dispensasjon for barmarkskjøring, skal dette skje etter en meget streng vurdering av vilkårene.

#### Særskilt behov alternativ transport

Kenneth Karlsen har søkt om å kjøre gass, bensin og byggematerialer til hytta på kjerrevei fra Sørvika ved Valnesvatnet og opp til Sandmoen. Dette er en kjøretur på ca. 2,5 km. I rundskriv T-1/96 står det, at det i utgangspunktet ikke skal være kurant å få tillatelse til hyttekjøring. Videre står det at:

*«Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l. kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden er mindre enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstander som er for tungt til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særskilt behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle.*

*Transport med barmarkskjøretøy til hytte bør det som hovedregel ikke gis tillatelse til. Slik transport bør bare tillates dersom det kan kjøres på traktorvei eller lignende og etter en særlig streng vurdering».*

På Sandmoen er det flere som har søkt på tilsvarende grunnlag som Kenneth, hvor det søkes om transport av byggematerialer. Søknaden til Karlsen skiller seg imidlertid ved at han driver med gjenoppbygging av hytta etter en brann. Han har også byggetillatelse. Dette betyr at behovet hans kan regnes som et særskilt enkelttilfelle. Mangel på materiell og utstyr i en byggefase kan få svært negative konsekvenser for bygget.

Situasjonen om ferdsel til Sandmoen skiller seg fra ferdsel andre steder ettersom det finnes kun en trase inn i området. Denne traseen er godt tilrettelagt for barmarkskjøring. Vinterferdselen forutsetter at det er god is og manuell tilrettelegging av planert kjøretrase i de skrå helningene oppover dalen. I dalen er det også registrert flere områder med kryssende skredområder, selv om dette ikke er spesifisert i noen av søknadene. Transporten inn til Sandmoen kan derfor regnes som forholdsvis væravhengige gjennom vintersesongen. Utrygg ferdsel forbindes først og fremst med ustabil vintervær, noe man kan forvente mer av med endringer av de globale værssystemene. Pr. i dag er de dårlige vinterne unntakstilfeller, men i denne saksbehandlingen tas det høyde for at dette vil bli vanligere.

Et behov for barmarkskjøring kan derfor gis i påskudd om trygg ferdsel og vanskelig tilgjengelighet som følge en trend med utryggere kjøreforhold vinterstid. Behovet som eventuelt skal dekkes med barmarkskjøringen, er transport av ikke ordinært utstyr. Dette omfatter byggematerialer. Transport av annet ordinært utstyr som bagasje, proviant, gass og bensin kan fraktes på mer skånsomme umotoriserte metoder som f.eks. trillebår og sykkel,

eller snøskuter vinterstid. Ettersom behovet som skal dekkes også kan dekkes med snøskuter, er dette en sak hvor det søkes i «tilfelle» en ikke får kjørt opp utstyret på vinteren, eventuelt hvis noe er blitt glemt.

Et forebyggende tiltak for å hindre barmarkskjøring og ferdsel på usikre forhold kan, jevnfør naturmangfoldlovens § 12, er å bygge / opprette et sted hvor man kan lagre /oppbevaring vedlikeholdsmateriell og ordinære forbruksvarer over lengre tid.

#### Turkjøring

Behovet er knyttet til transport av utstyr og vedlikeholdsmaterialer, og kan ikke sies å være turkjøring.

#### Skader og ulemper

§ 6 saker skal også vurderes opp mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum. På kommunegrensen mot Beiarn går kjøretraseen gjennom et registrert yngleområder for rødstilk. Ved Holmvatnet er det registrert yngleområder for bergand (sterkt truet), rødstilk (nært truet) og havelle (nært truet). Dette er rødlista artet (2021) som skal vektlegges mye og særdeles mye av forvaltningen. Alle artene har de siste årene opplevd kraftig bestandsnedgang. Generelt er tap av leveområder er den største trusselen mot naturmangfoldet. Planter og dyr trenger gode og funksjonelle hekke og ynglelokaliteter for å sikre opprettholdelsen av levedyktige populasjoner. De senere årene ser man at mange dyre- og plantepopulasjoner har blitt utsatt for en kraftig bestandsnedgang, og dermed havner på rødlista. Dette tyder på at naturens tålegrense har blitt tøyd i en slik grad at økosystemet ikke tåler det lengre. Dette kan blant annet forklares med tap av viktige leveområder som hekke- og ynglelokaliteter, og dermed også tap av selve livsgrunnlaget. Forvaltningsprinsippene 8-12 i naturmangfoldloven blir derfor relevant i behandlingen av denne saken.

Mye trafikk på våren kan ha negativ innvirkning på trekkende fugl som hviler ved åpne bekker. Videre kan motorferdsel virke forstyrrende for hekkeforberedelsene, og i verste fall fortrenge fugl fra hekkelokalitetene. Rødstilken hekker tidligst av de tre rødlista fugleartene i området og de starter hekkeforberedelsene med en gang snøen på myrene forsvinner (april-mai). Bergendene og havellene kommer umiddelbart etter isgang på vannet og har en sårbar hekke- og yngleperiode fra anslagsvis juni – midten av september. Det er kjent at bergand og havelle hekker nært vannkanten.

Videre er det kjent at motorferdsel og mye menneskelig aktivitet øker mengden stresshormoner hos dyr og fugler (Vistad et. al. 2007). Stress og mye ferdsel kan igjen føre til dårligere reproduksjon og økt predasjon fra rovdyr som rødrev og kråkefugler. Det er mye rødrev i Beiarn kommune og forvaltningen ønsker å redusere bestanden. Derfor er det nærliggende å tro at kjøringen enten vil fortrenge fugl eller øke predasjon. Motorferdsel inn i til Sandmoen bør derfor, begrenses i perioden fra mai– til midten av september, ettersom dette kan få direkte innvirkning på de hekkende fuglene. Kjøring langs myrområdet ved Djuposen og Rundtjønna vil antagelig også ha negativ effekt på de hekkende rødstilkene her, ettersom alle som ferdes passerer igjennom yngleområdet. Rødstilk er en art av stor forvaltningsmessig interesse. For øyeblikket er det søkt om 90-105 turer med ATV opp fra Sørvika og inn mot Sandmoen. Des flere turer som tillates, des større blir belastningen på områdene. I tillegg til de omsøkte kjøreturene forventes det også en del ferdsel fra allerede eksisterende dispensasjoner opp til Sandmoen. Alle disse kjøreturene vil også utgjøre en betydelig

belastning på veien og områdene langs den. Mye ferdsel fører også til mer vedlikeholdsarbeid og generelt enda større belastning på området.

Kjøretraseen og hytta til Kenneth Karlsen ligger i underkant av 400 meter fra Holmvatnet. Kjøringen med ATV vil dermed ikke påvirke fuglelivet oppe ved Holmvatnet direkte under kjøringen. Det vil likevel bli økt belastning på området ettersom randsonene mot mennesker blir mindre og dermed kan fortette fuglenes utbredelse rundt vannet. Terskelen for turer fra hytta vil også bli lavere og dermed kunne påvirke fuglene ved direkte møter med folk på tur.

Området rundt Sandmoen er vakkert og har gode rekreasjonskvaliteter. I denne sammenhengen er bruk av motorferdsel et omstridt tema som skaper konflikt. I denne sammenhengen kan det være problematisk at enkelte får bruke hjelpemidler inn i området, mens andre, som f.eks. ikke har hytte her, ikke får det. Forståelsen av motorferdselloven § 1 om å fremme trivsel kan vurderes ettersom kjøring er positivt for Karlsen, men negativt for alle andre som utsettes for støy og generelt mindre ro.

### **Konklusjon**

Motorferdselsaker på barmark skal vurderes strengt. I vurderingen av søknaden til Kenneth Karlsen ansees det som hensiktsmessig å innvilge søknaden, ettersom oppbygging av ei hytte øker behovet for transport av utsyr og materiell. Det påpekes at det er usikre transportforhold opp til Sandmoen og mangel på materiell kan få negative følger for den påbegynte konstruksjonen. Siden det er viktige naturverdier i området og fordi kjørebehovet delvis er begrunnet i et ikke behov som ikke skal dekkes av kjøretillatelsen, begrenses antallet turer og varigheten på kjøreperioden.

### **Kilder**

Odd Inge Vigstad, Dagmar Hagen, Ole Reitan (2007). Effektar av motorferdsel i utmark på natur folk og samfunn. NINA rapport 187.

Artsdatabankens rødliste, <https://artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021>

### **Vedlegg:**

22/385-1



## Søknad om dispensasjon fra lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

Navn: KENNETH KARLSEN Fødselsår: 1969

Adresse: PARKVEIEN 67

Postnr: 8005 Poststed: B.ODG

Beiarn Kommune	
22/385	1 3352/22
06 JUL 2022	
Av: 1001	
St: 1001	
St: 1001	1001
St: 1001	1001

Søknaden gjelder transport i henhold til nasjonal forskrift (sett kryss):

§ 5b) Funksjonshemming (Kun snøscooter)

Kopi av parkeringsbevis eller legeattest på kommunens skjema må vedlegges.

Antall turer det søkes om: \_\_\_\_\_ turer/år

§ 5c) Hytteeier – transport av bagasje og utstyr til hytte (Kun snøscooter)

Gjelder for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ikke ligger tilknyttet brøytet bilveg. Dispensasjon kan kun gis til hytteeier eller hytteeiers samboer/ektefelle og barn. Ved hytter med flere elere, må det søkes etter § 6. Søker er:

- Eier av hytte  
 Samboer/ektefelle til eier Gnr/bnr/festenr for hytte: / /  
 Barn av eier

Transportbehov/antall turer det søkes om: \_\_\_\_\_ turer/år

Ved søknad om dispensasjon til hytte i nærheten av brøytet bilveg, må behovet grunngis. Begrunnelse (ved liten plass bruk utfyllende opplysninger på baksiden):

.....

.....

.....

§ 5e) Transport av ved (Kun snøscooter)

Gjelder transport av ved/selvhogst fra andres eiendom, og transport av ved fra egen eiendom til annet sted enn fast bopel. Hogstfelt og trasé må tegnes inn på kart. For transport av ferdighugget ved til hytte søkes det om dispensasjon etter § 5c (transport av bagasje og utstyr til hytte).

§ 5a) Transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring

Som utmarksnæring regnes drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder, turist- og reiselivsnæring, leting og undersøkelse av mineralske ressurser mv., forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret.

§ 6) Kjøring ut over §§ 2, 3, 4 og 5 (F.eks. barmarkskjøring)

Dersom søker påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring eller ikke kan dekkes på annen måte (beskrivelse av behovet må vedlegges). Antall turer/år og type kjøretøy må oppgis. Søker må opplyse om søknaden gjelder for kjøring på barmark eller vinterføre.



# BEIARN kommune

Kjørerute: Fra: TREENSEMELLOM..... til: SANDMO.....  
BODØ OG BEIARN KOMMUNE

Tidsrom for kjøring: Fra og med juli 2022.... til og med juli 2027. 2022 - 2027

## Vedlegg til søknad:

- Kart over kjøretrase (skal vedlegges)
- Grunneiertyllatelse (skal vedlegges)
- Parkeringsbevis eller legeattest (gjelder søknader etter § 5b)
- Kopi av avtale om hogst av ved på rot (gjelder søknader etter § 5e)

Søknaden tas ikke opp til behandling dersom vedlegg mangler eller ved mangelfull utfylling av søknadsskiema.

Utfyllende opplysninger (ved liten plass bruk eget ark):

FRAKT AV NØDVENDIG UTSTYR SOM KASS OG BENJIN TIL  
FAMILIEHYTTE PÅ VELETABLERT VEL FRA SERVIK/VÅLVES  
VATNET TIL SANDMO I BEIARN KOMMUNE ~~BER~~  
GNR 3 BNR 1

## Søkers underskrift:

Bodø.....  
Sted

5/7-22.....  
Dato

Kenneth Karlse.....  
Navn  
Kenneth Karlse

## Forventet saksbehandlingstid:

- § 5b), c) og e): Inntil 3 uker
- § 6: Inntil 6 uker (politisk behandling)

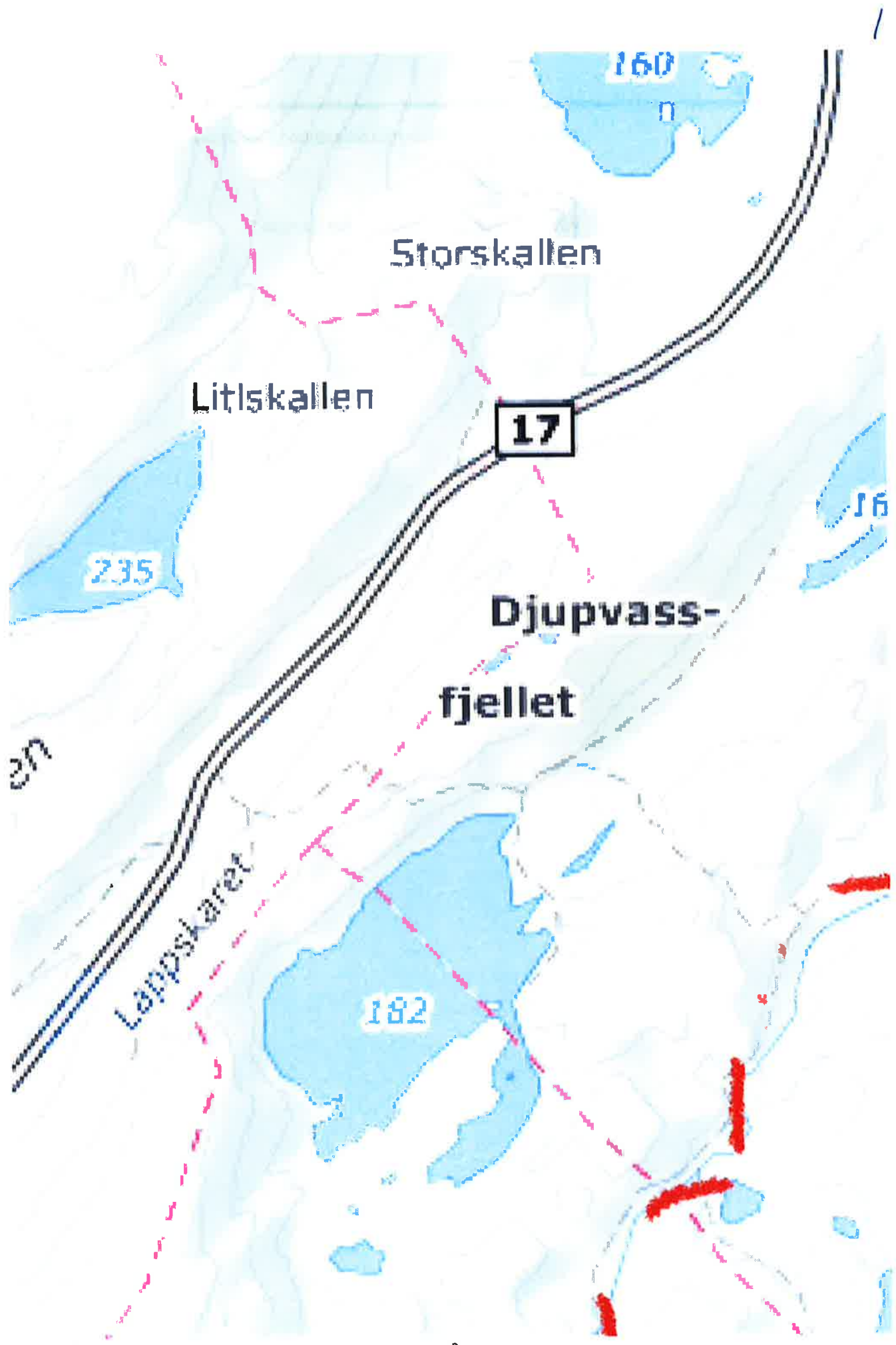
## Kart:

Kart for inntegning av trase/hogstområde kan f.eks. hentes fra kartportalen på [www.norgeskart.no](http://www.norgeskart.no).

## Gjeldende lover:

- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) (LOV-1977-06-10-82)
- Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på lslagte vassdrag (nasjonal forskrift) (FOR-1988-05-15-356)





## Beiarn kommune

---

**Fra:** Kenneth Karlsen <Kenneth.Karlsen@bodo.kommune.no>  
**Sendt:** tirsdag 5. juli 2022 12:31  
**Til:** Beiarn kommune  
**Kopi:** Kenneth Karlsen  
**Emne:** VS : søknad om motorisert ferdsel i utmark  
**Vedlegg:** Attached Image

**Kjøretillatelse- Sørvik.**

Eierne av Gnr.107 Bnr.1, 2 og 3 Sørvik i Bodø Kommune gir med dette.

Navn. Farm Kenneth Karlsen G.nr

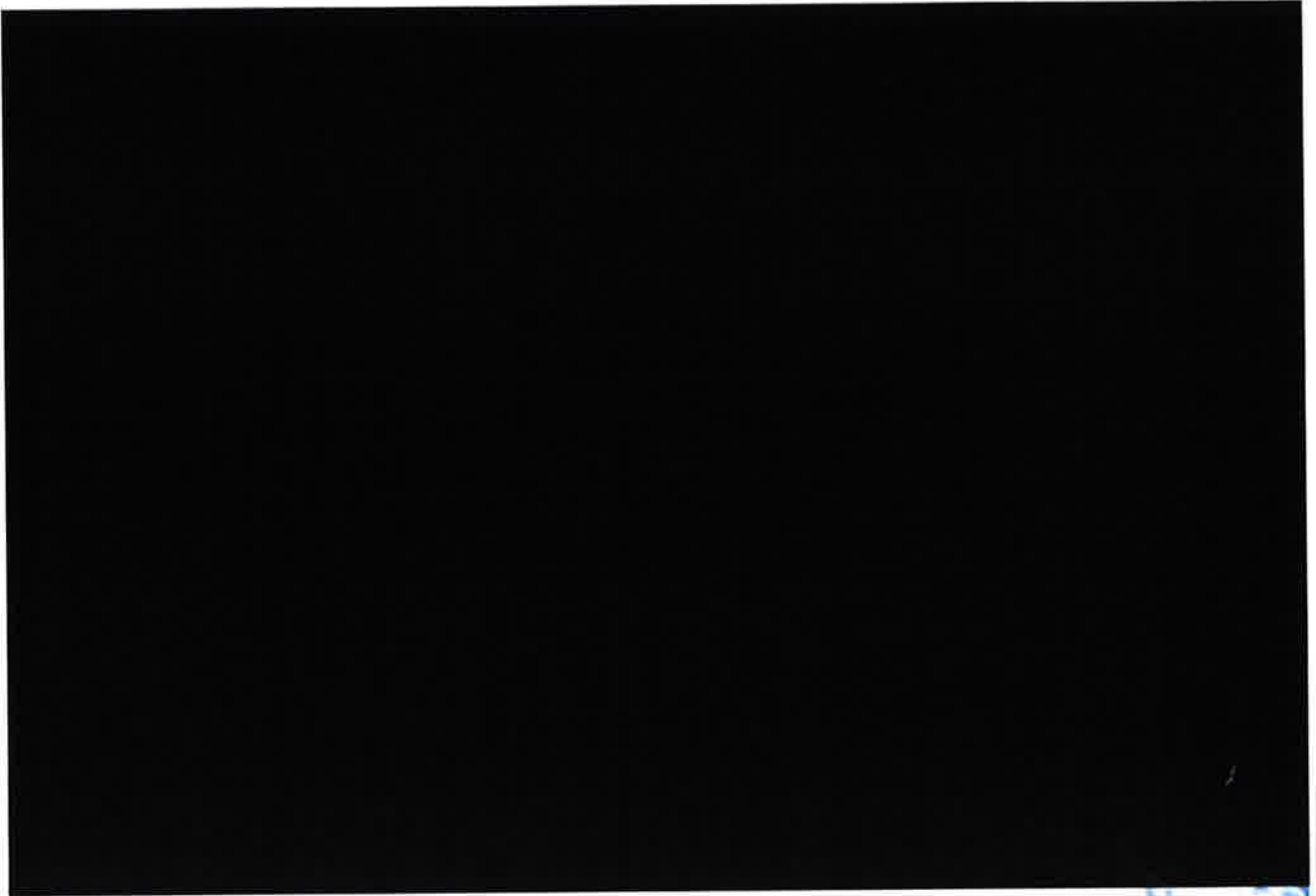
Tillatelse til bruk av Snøscooter - ATV Traktor for kjøring gjennom Sørvik nåværende trase. N.B. Vanlig Traktor tillates ikke brukt til fast kjøring.

Kjøretillatelsen gjelder 5 år.

Tillatelse fra Bodø Kommune må også innhentes.

Sørvik den. 28/2 - 2021

Odd Arne Sporing.  
Repr. Gnr 107 B.nr 1, 2, og 3



**SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARK**

Saksbehandler: Kolbjørn Baadshaug  
 Arkivsaksnr.: 22/386

Arkiv: K01

**Saksnr.:**        **Utvalg**        **Møtedato**  
 26/22        Plan og ressursutvalget

07.09.2022

**Rådmannens innstilling:**

Ytre Beiarn veilag, 8011 Bodø, gis tillatelse til en (1) årlig kjøretur med ATV og beitepusser for å holde ved like veiene opp til kraftverket og inn til Lapplægersletta i Nordlandsdalen. Utover dette gis det ikke dispensasjon for motorferdsel, ettersom vil ha svært negativ effekt på de berørte planene. En tur regnes som nok for å hindre etablering av busker og trær i veien. Tillatelsen gjelder for sommerperioden fra 2022 til 2026.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Det skal føres kjørebok. Dato og underskrift skal påføres med kulepenn i kjøreboka før hver tur tar til.
- Kjørebok, dispensasjon, kart med inntegnet trasé og grunneiertyllatelse skal medbringes og vises ved kontroll.
- Det er ikke tillatt å kjøre mellom kl. 23.00 og 07.00.
- All kjøring utenfor kjerreveg eller gamle kjørespor (omsøkt trase) er forbudt.
- Ferdseleu skal skje skånsom og med hensyn til natur, miljø og menneskelig virksomhet i området.
- Mislighold av dispensasjonen og/eller vilkår satt i den samt endrede forutsetninger i regelverket kan føre til inndragning.
- Dispensasjonen skal ikke bidra til forsøpling eller tilsvarende forringing av området.

Vedtaket hjemles i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6.

**Saksutredning:**

Ytre Beiarn veilag har skaffet seg beitepusser og søker om å få kjøre inntil åtte (8) turer med ATV på barmark. Fem (5) av turene er planlagt med beitepusser og tre (3) er planlagt uten beitepusser. Kjøringen skal foregå på traktorvei fra den kommunale veien ved Nordland og oppover i Nordlandsdalen. Kjøringen skal skje i forbindelse med vedlikehold av veien. Aktuelle førere av ATV er Åge Jørgensen og Roger Nordland. Det er søkt for perioden 7. mai 2022 til 7 mai 2027.

**Bakgrunn:**

Det går privat vei opp fra bebyggelsen på Nordland. Veien går opp i Nordlandsdalen og deler seg etter hvert. På den sørøstre traséen skal det kjøre opp til et vannkraftverk i elva. Den nordvestre veien som går lengst inn går opp til ei hytte oppe i dalen. På denne veien går det også en merket sti i regi av den Norske Turistforening. Veistandarden er lav og det er tydelige hjulspor hvor vann samler seg. Det er planlagt å pusse i tre bredder. Midt i veien og litt på hver side. Det skal også pusses i veikanten. Beitepusseren er 1 meter brei. Veien brukes i forbindelse med tilsyn og vedlikehold av vannkraftverk, elgjakt og av grunneier.

**Rettslig grunnlag:****Motorferdselloven**

Søknaden vurderes etter § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag fordi søkers behov for kjøring ikke dekkes av de formål som er hjemlet direkte i motorferdselloven § 4 eller forskriften § 2. Forskriften § 6 angir følgende:

*I unntakstilfelle kan kommunen etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2–§ 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.*

I motorferdselloven § 2 tredje ledd står det at «veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark».

Motorferdselloven § 3 sier at all motorferdsel i utmark i utgangspunktet ikke er tillatt, «med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven».

**Loven vilkår**

Dispensasjonshjemmelen i forskriften § 6 er en særskilt dispensasjonsbestemmelse tatt inn for å fange opp spesielle tilfeller der det er behov for transport og transporten ikke vil volde unødig skade eller forstyrrelser på naturmiljøet eller for mennesker som ferdes i naturen. Bestemmelsen skal fortolkes strengt og følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

**Loven formål**

Etter motorferdsellovens § 1 er formålet med loven «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen». Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet naturmiljø skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv og dyreliv og andre miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap, stillhet og ro. Formuleringen fremme trivselen innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

**Naturmangfoldloven**

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009. Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

**Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8**

Kunnskapskravet innebærer at all offentlig myndighetsutøving som berører natur skal være kunnskapsbasert. Kunnskapen skal baseres på både vitenskap og erfaring.

#### Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9

Hvis motorferdselsmyndigheten ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av omsøkt motorferdsel skal føre-var-prinsippet komme til anvendelse. I tilfeller der man har lite kunnskap vil føre-var-prinsippet få størst betydning.

#### Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10

Prinsippet i naturmangfoldloven § 10 skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for.

#### Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11

Motorferdselsmyndigheten trenger ikke å velge den økonomisk beste løsningen for tiltakshaver. For eksempel kan tiltakshaver søke om tillatelse til kjøring på barmark for å frakte byggematerialer til hyttebygging. Kjøringen kan føre til skader på terrenget. I slike tilfeller kan motorferdselsmyndigheten i samsvar med alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper og naturmangfoldloven § 11 stille vilkår om at ferdsel skal skje vinterstid selv om dette fører til økte kostnader for tiltakshaver. Prinsippet kan også lede til at det kan stilles vilkår om at det benyttes helikoptertrafikk hvis skadepotensialet er stort.

#### Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12

Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering «for å unngå eller begrense skader» på naturmangfoldet.

#### **Vurdering:**

Søknader om kjøring på barmark skal vurderes strengt. Den som søker har ikke krav på tillatelse selv om vilkårene er oppfylte.

Barmarkskjøring er et sterkt økende miljøproblem. Terrenggående motorkjøretøy volder betydelig slitasje og skade på terrenget fordi belter og hjul etterlater seg merker og sår i naturen. I visse naturtyper som f.eks. myr, våtmark, sparsom og sentvoksende vegetasjon, kan sporene etter motorkjøretøy bli permanente eller meget langvarige.

På grunn av dette og økningen i barmarkskjøring, skal bestemmelsen praktiseres enda strengere for denne type kjøring enn for kjøring på vinterføre. Barmarkskjøring kan kun tillates i helt spesielle tilfeller. Hvis det kan komme på tale å gi dispensasjon for barmarkskjøring, skal dette skje etter en meget streng vurdering av vilkårene.

#### Særlig behov

Ytre beiarn veilag har søkt om tillatelse til å kjøre 5 turer med ATV og beitepusser, samt 3 turer med kun ATV. Kjøringen skal gjøres i forbindelse med vedlikehold for å hindre at veien blir overgrodd. Gjengroing av vei er vanlig, spesielt om veien ikke blir brukt nok til å holde den åpen. Bruk av beitepusser til å vedlikeholde vei kan derfor ikke sies å være et uvanlig behov. Det særskilte behovet for kjøring med beitepusser begrunnes med at det er svært veksterlig i Nordlandsdalen og at det er et vannkraftverk her som trenger tilsyn og vedlikehold. Ellers begrunnes kjørebehovet med at grunneierne ønsker å ha veien skal være fin og i god stand.

For å begrense barmarksferdsel til et minimum, vurderes saken slik, at fem årlige turer med beitepusser er mer enn nødvendig for formålet. Av hensyn til andre interesser foreslås det at

veien ikke slås mer enn en gang i året. Dette ansees som nok til å hindre oppslag av trær og busker. Saken vil også skape presedens for andre saker, og en vil ikke åpne for mer kjøring enn nødvendig. Hvis det er mulig og hensiktsmessig foreslåes det også at slåingen begrenses til to kjørebredder med beitepusseren, avhengig av hvorvidt dette lar seg gjøre i praksis. På denne måten slipper man å kjøre en ekstra tur opp/ ned.

#### Turkjøring

Kjøring i forbindelse med vedlikehold av vei, kan ikke knyttes til turkjøring.

#### Alternative metoder

Bruk av beitepusser for å slå vei er antagelig en effektiv og skånsom driftsform når det kommer til tidsbruk og mengden støy over tid. Alternative driftsformer for å bekjempe gjengroing på sommeren vil være å bruke ryddesag / gresstrimmer. Umotoriserte hjelpemidler kan være ljoslått eller bruk av beitedyr. Alternativt vil også kjøring med traktor eller ATV lage farbare spor i vegetasjonen. Alle disse driftsformene har en effekt på undervegetasjon, men de er ikke like effektive som bruken av beitepusser.

Behovet for tre turer med ATV, uten beitepusser anses som unødvendig, ettersom kjøring av sand/ veimasser, bør gjøres på vinteren når belastningen på underlaget er mindre. Da har man også mulighet til å hogge større trær som befinner seg for nært innpå veien. Alternativt går det an å bære inn utstyret. Om en kjøredispensasjon gis, kan man også frakte sager og diverse på ATV-en samtidig som en kjører beitepusseren.

#### Skader og ulemper

Bruk av ATV med beitepusser vil føre til betydelige merker på vegetasjonen, ettersom den blir kappet og dermed tar livet av eller hindrer reproduksjon hos de berørte plantene. Det er registrert tre nært trua karplanter i veien, rødsildre (*Saxifraga oppositifolia*), grannsilde (*Micranthes tenuis*) og fjellpyrd (*Diapensia lapponica*). I tillegg er disse og flere andre registrerte planter i veien, registrert som norske ansvarsarter. Norge huser over 25 % av den europeiske bestanden av flere av artene. Dette gjør at de skal forvaltes med stor interesse. Registreringene (miljøstatus.no) er fordelt på tre lokaliteter i veien, men det kan antas at man også finnes mange av artene flere andre steder i og lang veien. Flere av disse plantene vil bli belastet i form av redusert evne til formering og som følge av fysiske skader fra kjøring og kapping.

Området er registrert som et friluftsområde. Motorferdsel og støy vil kunne ha en negativ innvirkning på friluftinteressene under eventuelt arbeidet. Slått av gresset blir ansett som et tilretteleggende tiltak. Dette er kan anses som positivt for både næringsaktivitet og turgåere som benytter seg av veien.

ATV kjøring på barmark vil føre til ytterligere slitasje på jordsmonn og eksisterende veimasser.

#### Konklusjon

Søkeren oppfyller kriteriene i forskriften § 6 om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Det anses ikke som hensiktsmessig å kjøre mer enn en tur med beitepusser i året, ettersom dette er nok til å hindre busker og trær fra å etablere seg i veien. Tiltaket har både positive og negative aspekter ved seg, men utfallet vil ha et svært negativt utfall for plantene som blir kappet i veien. Beitepussingen bør derfor begrenses til maksimalt en årlig tur.



**SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARK**

---

Saksbehandler: Kolbjørn Baadshaug  
Arkivsaksnr.: 22/387

---

Arkiv: K01

**Saksnr.:**        **Utvalg**        **Møtedato**  
27/22        Plan og ressursutvalget

07.09.2022

**Rådmannens innstilling:**

Are Kjellså, 8009 Bodø, gis tillatelse til å kjøre ATV på opparbeidet kjerrevei fra Bodø sin kommunegrense og opp til bebyggelsen på Sandmoen. Den begrensede kjørelengden skyldes at naturverdiene rundt Holmvatnet har svært stor forvaltningsmessig interesse og fordi verdiene her er sårbare mot forstyrrelser. Uheldige hendelser eller for mye aktivitet kan i verste fall føre til ugjenopprettelige skader på naturmangfoldet. Dette gjør det også hensiktsmessig å begrense kjøreperioden opp til Sandmoen.

Dispensasjonen gjelder for inntil fem (5) turer pr. år fra 15. august - 30 oktober i perioden 2022 - 2027.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Det skal ikke kjøres lengre enn til bebyggelsen på Sandmoen. Det vil si at lengste kjørelengde gjelder maksimalt inntil en radius på 100 meter ovenfor brannstasjonshuset.
- Tillat kjøreperiode varer fra 15. august - 30 oktober.
- Det skal føres kjørebok. Dato og underskrift skal påføres med kulepenn i kjøreboka før hver tur tar til.
- Kjørebok, dispensasjon, kart med inntegnet trasé og grunneiertillatelse skal medbringes og vises ved kontroll
- Det er ikke tillatt å kjøre mellom kl. 23.00 og 07.00.
- All kjøring utenfor kjerreveg eller gamle kjørespor (omsøkt trase) er forbudt.
- Det skal ikke gjøres annen kjøring under oppholdet.
- Ferdsele skal skje skånsom og med hensyn til natur, miljø og menneskelig virksomhet i området.
- Mislighold av dispensasjonen og/eller vilkår satt i den samt endrede forutsetninger i regelverket kan føre til inndragning.
- Dispensasjonen skal ikke bidra til forsøpling eller tilsvarende forringing av området. Søppel og emballasje som er tatt inn i området skal også transporteres ut igjen og leveres til godkjent håndtering.

Vedtaket hjemles i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6.

**Saksutredning:**

Are Kjellså har søkt om å få kjøre 25-30 turer med ATV (LW8484) i perioden 10. juli - 30. oktober. Søkeperioden er fra 2022-2027 og gjelder for kjøring opp til hytta ved Holmvatnet.

Kjørebekhovet er knyttet til helsemessige årsaker som tidvis gjør det belastende med mye eller tung gange. Søknaden har vedlagt legeerklæring og kjøretillatelse fra grunneier på 5 år, datert den 15.2.2021. Det er ca. 3 km til hytta fra Sørvika ved Valnesvatnet.

### **Bakgrunn:**

Søkerens mor har vokst opp på Sandmo og Kjellså selv har brukt stedet til som rekreasjons og feriested i lang tid. Siden hytta ble bygd i 1995 har han besøkt stedet hyppig. Formålet med hytteturene er rekreasjon og han anser Sandmoen som «et fristed hvor han kan lade batteriene og klare tankene i en ellers belastende arbeidssituasjon». Med en kjøretillatelse vil han framfor «tung og uheldig bæring», heller bruke kreftene på helsebringende turer i nærområdet.

Are Kjellså og hans barn har tillatelse til å kjøre inntil tjue (20) turer med snøskuter til den samme hytta på Sandmoen (sak 21/91). Dispensasjonen gjelder for frakt av bagasje og utstyr fram til 15. mai 2025.

### **Rettslig grunnlag:**

#### **Motorferdselloven**

Søknaden vurderes etter § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag fordi søkers behov for kjøring ikke dekkes av de formål som er hjemlet direkte i motorferdselloven § 4 eller forskriften § 2. Forskriften § 6 angir følgende:

*I unntakstilfelle kan kommunen etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2–§ 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.*

I motorferdselloven § 2 tredje ledd står det at «veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark». Veien fra Valnesvatnet opp til Sandmoen kategoriseres derfor som utmark. Veistandarden er god, men kvalifiser ikke til ferdsel med kjøretøy større enn en ATV.

Motorferdselloven § 3 sier at all motorferdsel i utmark i utgangspunktet ikke er tillatt, «med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven».

#### **Loven vilkår**

Dispensasjonshjemmelen i forskriften § 6 er en særskilt dispensasjonsbestemmelse tatt inn for å fange opp spesielle tilfeller der det er behov for transport og transporten ikke vil volde unødig skade eller forstyrrelser på naturmiljøet eller for mennesker som ferdes i naturen. Bestemmelsen skal fortolkes strengt og følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

### Loven formål

Etter motorferdsellovens § 1 er formålet med loven «*ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen*». Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet naturmiljø skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv og dyreliv og andre miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap, stillhet og ro. Formuleringen fremme trivselen innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

### Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009. Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

### Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8

Kunnskapskravet innebærer at all offentlig myndighetsutøving som berører natur skal være kunnskapsbasert. Kunnskapen skal baseres på både vitenskap og erfaring.

### Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9

Hvis motorferdselsmyndigheten ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av omsøkt motorferdsel skal føre-var-prinsippet komme til anvendelse. I tilfeller der man har lite kunnskap vil føre-var-prinsippet få størst betydning.

### Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10

Prinsippet i naturmangfoldloven § 10 skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for.

### Kostnadene ved miljøferringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11

Motorferdselsmyndigheten trenger ikke å velge den økonomisk beste løsningen for tiltakshaver. For eksempel kan tiltakshaver søke om tillatelse til kjøring på barmark for å frakte byggematerialer til hyttebygging. Kjøringen kan føre til skader på terrenget. I slike tilfeller kan motorferdselsmyndigheten i samsvar med alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper og naturmangfoldloven § 11 stille vilkår om at ferdsel skal skje vinterstid selv om dette fører til økte kostnader for tiltakshaver. Prinsippet kan også lede til at det kan stilles vilkår om at det benyttes helikoptertrafikk hvis skadepotensialet er stort.

### Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12

Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering «for å unngå eller begrense skader» på naturmangfoldet.

### Vurdering:

Søknader om kjøring på barmark skal vurderes strengt. Den som søker har ikke krav på tillatelse selv om vilkårene er oppfylte.

Barmarkskjøring er et økende miljøproblem. Terrenggående motorkjøretøy volder betydelig slitasje og skade på terrenget fordi belter og hjul etterlater seg merker og sår i naturen. I visse

naturtyper som f.eks. myr, våtmark, sparsom og sentvoksende vegetasjon, kan sporene etter motorkjøretøy bli permanente eller meget langvarige.

På grunn av dette og økningen i barmarkskjøring, skal bestemmelsen praktiseres enda strengere for denne type kjøring enn for kjøring på vinterføre. Barmarkskjøring kan kun tillates i helt spesielle tilfeller. Hvis det kan komme på tale å gi dispensasjon for barmarkskjøring, skal dette skje etter en meget streng vurdering av vilkårene.

Vurdering av særskilt behov og alternative framkomstmidler

Forskriften har en egen hjemmel for å tillate varig funksjonshemmede bruk av snøskuter. Det finnes ingen tilsvarende bestemmelse for bruk av barmarkskjøretøy. Dette må tolkes slik at lovverket ikke åpner for å tillate kjøring på barmark for varig funksjonshemmede etter § 6 i samme utstrekning som det åpner for det med hjemmel i forskriften § 5 første ledd bokstav b. Funksjonshemmede har generelt gode mulighet til å ta seg ut i naturen når marken er bar, fordi de kan benytte seg av veier som går ut i utmarksområdene, men som ikke brøytes om vinteren. Det foreligger legeerklæring i denne saken. Detaljer om denne tas ikke inn i dette offentlige saksfremlegget.

I rundskriv T-1/96 står det at «*personaltransport til hytte vanligvis ikke gis tillatelse etter forskriftens § 6*». Unntakene er saker hvor det etter en særdeles streng vurdering finnes et særskilt behov hvor det kan kjøres på traktorvei eller lignende. I det samme rundskrivet står det også om «*transport av bevegelseshemmede/ funksjonshemmede*».

*Bevegelseshemmede/funksjonshemmede stiller i en gruppe for seg som har større behov for, og må gis større muligheter enn andre til å bruke motoriserte framkomstmidler. De kan således ha et "særlig behov" for motorferdsel etter forskriftens § 6. Om den enkeltes bevegelseshemming er av en slik art at det foreligger et "særlig behov", må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. I denne forbindelse kan det være aktuelt å legge vekt på legeerklæring.*

*Slik kjøring kan ikke sies å være turkjøring som ikke kan tillates. Ved vurderingen av om lovens kriterier for å gi tillatelse er oppfylt, må det legges vekt på graden av funksjonshemming/bevegelseshemming og hva slags kjøring det søkes om. Det kan gis tillatelse til transport til bestemte steder etter en nærmere vurdering, f.eks. hytte eller utfartssted, mens kjøring ut over dette bør man være restriktiv med å tillate.*

*Før det eventuelt gis slik dispensasjon, skal søkerens behov for transport vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Det bør i tillatelsen presiseres hvilken rute tillatelsen gjelder for og fastsettes et bestemt antall turer.*

*Gjelder det søknad om kjøring på barmark, vil det ha betydning om kjøringen kan skje langs veg som regnes for utmark etter lovens § 2, etter opparbeidet trasé o.l. På den måten vil motorferdselen være til minst mulig skade og ulempe for natur og friluftsliv.*

Det er etablert vei for ATV opp til Holmvatnet. Veien opp til Sandmoen er i god stand, men den opparbeida traseen går kun opp til Holmvatnet og ikke de siste 150 meterne bort til hytta. På dette stykke er det etablert kjørespor i vegetasjon. Søkeren oppfylder derfor ikke kravene til opparbeidet trase helt fram til hytta, men bare dele av traseen. Basert på tidligere erfaringer hos oppsynsmyndighetene, er det problematisk å gi kjøretillatelser på deler av en strekning,

ettersom dette vanskeliggjør arbeidet for eventuell etterprøving av ulovlig kjøring. I denne saken vil en kjøretillatelse opp til Sandmoen hjelpe mye for å dekke Kjellså sitt transportbehov.

I naturmangfoldlovens § 12 skal en vurdere miljøforsvarlig teknikker og driftsmetoder. Gode alternativ hjelpemidler for ferdsel på barmark kan i denne sammenhengen kan være å benytte seg av sykkel, el-sykkel i henhold til forskriftens § 2a eller trillebår for å hindre tung bæring. Disse alternativene reduserer den fysiske belastningen på Kjellså og naturmiljøet han beveger seg i. Kjøring på vinterføre er også ansett som mer skånsomt enn barmarkskjøring. Kjellså har kjøretillatelse for inntil tjue snøskuterturer på vinter, noe som gjør at han har mulighet til å komme seg på hytta store deler av året.

#### Turkjøring

Behovet er knyttet til personaltransport i forbindelse med dårlig helse. Behovet knyttes dermed ikke opp mot turkjøring.

#### Skader og ulemper

§ 6 saker skal også vurderes opp mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum. På kommunegrensen mot Beiarn går kjøretraseen gjennom et registrert yngleområder for rødstilk. Ved Holmvatnet er det registrert yngleområder for bergand (sterkt truet), rødstilk (nært truet) og havelle (nært truet). Dette er rødlista artet (2021) som skal vektlegges mye og særdeles mye av forvaltningen. Alle artene har de siste årene opplevd kraftig bestandsnedgang. Generelt er tap av leveområder er den største trusselen mot naturmangfoldet. Planter og dyr trenger gode og funksjonelle hekke og ynglelokaliteter for å sikre opprettholdelsen av levedyktige populasjoner. De senere årene ser man at mange dyre- og plantepopulasjoner har opplevd kraftig bestandsnedgang, og dermed havner på rødlista. Dette tyder på at naturens tålegrense har blitt tøyd i en slik grad at økosystemet ikke tåler det lengre. Dette kan blant annet forklares med tap av viktige leveområder som hekke- og ynglelokaliteter, og dermed også tap av selve livsgrunnet. Forvaltningsprinsippene 8-12 i naturmangfoldloven blir derfor relevant i behandlingen av denne saken.

Generelt vil mye trafikk på våren kunne ha negativ innvirkning på trekkende fugl som hviler ved åpne bekker. Videre kan motorferdsel virke forstyrrende for hekkeforberedelsene, og i verste fall fortrenge fugler fra mulige hekkeområder. Rødstilken hekker tidligst av de tre artene. De starter hekkeforberedelsene med en gang snøen på myrene forsvinner (april-mai). Bergendene og havellene hekker umiddelbart etter isgang på vannet og har en sårbar periode fra anslagsvis juni – midten av september.

Kjøretraseen som Are Kjellså følger til hytta går helt ned til vannkanten ved Holmvatnet og selve hytta ligger på en odde med 50 – 80 meter ned til vannet. Det betyr at hytta og veien dit ligger i hekkesonene til bergand og havelle. Motorisertferdsel og opphold på hytta i hekkeperioden vil derfor har stor innvirkning på fuglene som kan tenkes å bruke området. Kjellså oppgir at han vil bruke motorferdselen til å komme seg inn til hytta, for derfra å foreta seg turer innover i terrenget. Nytteverdien hans, som er rekreasjon, vurderes dithen at den ikke oppveier for de negative konsekvensene som påføres naturmangfoldet. I dette ligger, tap av hekke- og yngleområder for sterkt trua og nært trua arter. Bruken medfører også økt sannsynlighet for stress med derav dårligere reproduksjon, samt økt sjans for død blant annet pga. predasjon fra generalist predatorer som rødrev og kråker (Vistad et. al. 2007). Det er mye rødrev i Beiarn kommune og naturmangfoldlovens prinsipper er relevante.

Det er nærliggende å tro at kjøringen enten vil fortrenge fuglene eller føre til økt predasjon i området. Ideelt sett bør derfor ferdsel inn i til Holmvatnet, begrenses i perioden fra mai– til midten av september, ettersom dette kan få direkte innvirkning på de hekkende fuglene. Kjøring langs myrområdet ved Djuposen og Rundtjønna vil trolig ikke være like skadelig, men det vil ha negativ effekt på de hekkende rødstilkene her, en art av stor forvaltningsmessig interesse. For øyeblikket er det søkt om 90-105 turer med ATV opp fra Sørvika og inn mot Sandmoen. Des flere turer som tillates, des større blir belastningen på områdene. Alle kjøreturer vil passere inn i det registrert yngleområde for vadefugl. I tillegg til de omsøkte kjøreturene forventes det også en del ferdsel fra allerede eksisterende dispensasjoner opp til Sandmoen. Alle disse kjøreturene vil også utgjøre en betydelig belastning på veien og områdene langs den. Mye ferdsel fører til mer vedlikeholdsarbeid og generelt større belastning på området.

Området rundt Sandmoen er vakkert og har gode rekreasjonskvaliteter, noe Kjellså også påpeker i sin søknad. I denne sammenhengen er bruk av motorferdsel et omstridt tema som skaper konflikt. I denne sammenhengen kan det være problematisk at enkelte får bruke hjelpemidler inn i området, mens andre, som f.eks. ikke har hytte her, ikke får det. Forståelsen av motorferdselloven § 1 om å fremme trivsel kan vurderes ettersom kjøring er positivt for Kjellså, men negativt for alle andre som utsettes for støy og generelt mindre ro.

### Konklusjon

Barmarkskjøring kan kun tillates i helt spesielle tilfeller, og bare hvis kriteriene i forskriftens § 6 er oppfylt. I denne saken vurderes slik at samfunnet og naturmangfoldet vil ha en større negativ effekt av motorferdsel til Kjellså, enn det positive utbytte han vil ha av å kunne komme seg til hytta med ATV. Om kjøringen begrenses til ferdsel opp til gårdsbrukene ved Sandmoen, vil imidlertid mye av belastningen begrenses, noe som vil være positivt for alle de berørte partene. Kjellså har varierende helse og det anses ikke som nødvendig med kjøremulighet hver gang han skal til hytta. Saken vurderes derfor til at han kan få dispensasjon for ATV kjøring opp til hovedbebyggelsen på Sandmoen, for derfra for egen hjelp, å transportere seg den siste biten fram til hytta. Kjøringen bør begrenses ettersom kjøring inn i et sårbart område kan få varige negative konsekvenser. Det er heller ikke opparbeidet god vei helt fram til hytta. Kjøretillatelsen gis for perioden fra midten av august og ut høsten, ettersom mye av den mest sårbare hekke og yngleperioden er over på denne tiden. Ettersom helsetilstanden er varierende og fordi han mye av den omsøkte kjøresesongen befinner seg før midten av august, anses det ikke som nødvendig med mer enn fem (5) årlige turer for barmarkskjøring.

### Kilder

Odd Inge Vigstad, Dagmar Hagen, Ole Reitan (2007). Effektar av motorferdsel i utmark på natur folk og samfunn. NINA rapport 187.

Artsdatabankens rødliste,

<https://artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021?Name=bergand&SortBy=ScientificName&Meta=Visited&IsCheck=Area&IsCheck=Insects&Redlisted=false&Endangered=false&PresumedExtinct=false>

### Vedlegg:

22/387-1



BEIARN  
kommune

Beiarn Kommune		
22/387	1	9355/22
06 JUL 2022		
Ansøker nr P	KOL	
Ansøker nr S		
Saksnummer	KOB	
Opplysningsvesen		

**Søknad om dispensasjon fra lov om motorferdsel i utmark og vasdrag**

Navn: **Are Kjellså** Fødselsår: **1962**  
Adresse: **Einmoveien 27**  
Postnr.: **8009** Poststed: **Bodø**

Søknaden gjelder transport i henhold til nasjonal forskrift (sett kryss):

- § 5b) **Funksjonshemming (Kun snøscooter)**  
Kopi av parkeringsbevis eller legeattest på kommunens skjema må vedlegges.

Antall turer det søkes om: \_\_\_\_\_ turer/år

- § 5c) **Hytteeler – transport av bagasje og utstyr til hytte (Kun snøscooter)**  
Gjelder for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ikke ligger tilknyttet brøytet bilveg. Dispensasjon kan kun gis til hytteeler eller hytteeiers samboer/ektefelle og barn. Ved hytter med flere eiere, må det søkes etter § 6. Søker er:

- Eier av hytte  
 Samboer/ektefelle til eier Gnr/bnr/festenr for hytte: / /  
 Barn av eier

Transportbehov/antall turer det søkes om: \_\_\_\_\_ turer/år

Ved søknad om dispensasjon til hytte i nærheten av brøytet bilveg, må behovet grunngis. Begrunnelse (ved liten plass bruk utfyllende opplysninger på baksiden):

.....  
.....  
.....

- § 5e) **Transport av ved (Kun snøscooter)**  
Gjelder transport av ved/selvhogst fra andres eiendom, og transport av ved fra egen eiendom til annet sted enn fast bopel. Hogstfelt og trasé må tegnes inn på kart. For transport av ferdighugget ved til hytte søkes det om dispensasjon etter § 5c (transport av bagasje og utstyr til hytte).

- § 5a) **Transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring**  
Som utmarksnæring regnes drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder, turist- og reiselivsnæring, leting og undersøkelse av mineralske ressurser mv., forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret.

- § 6) **Kjøring ut over §§ 2, 3, 4 og 5 (F.eks. barmarkskjøring)**  
Dersom søker påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring eller ikke kan dekkes på annen måte (beskrivelse av behovet må vedlegges). Antall turer/år og type kjøretøy må oppgis. Søker må opplyse om søknaden gjelder for kjøring på barmark eller vinterføre.







# BEIARN kommune

Kjørerute: Fra: **Stongseta** ..... til: **Sandmovegen 29** .....

Tidsrom for kjøring: Fra og med **10.07.22** ..... til og med **30.10** ..... 20**27**.....

### Vedlegg til søknad:

- Kart over kjøretrase (skal vedlegges)
- Grunneiertillatelse (skal vedlegges)
- Parkeringsbevis eller legeattest (gjelder søknader etter § 5b)
- Kopi av avtale om hogst av ved på rot (gjelder søknader etter § 5e)

Søknaden tas ikke opp til behandling dersom vedlegg mangler eller ved mangelfull utfylling av søknadsskiema.

Utfyllende opplysninger (ved liten plass bruk eget ark):

Det søkes om kjøring på barmark med ATV, LW 8484.  
Vedlegger kart, grunneiertillatelse, legeerklæring og et vedleggsbrev.  
Jeg har tillatelse fra Bodø kommune uten begrensinger på antall turer (21/86 formannskapet)  
Hvis det er nødvendig med en antallsbegrensing foreslår jeg 25-30 turer.

### Søkers underskrift:

**Bodø** ..... **05.07.2022** .....  .....

Sted Dato Navn

### Forventet saksbehandlingstid:

- § 5b), c) og e): Inntil 3 uker
- § 6: Inntil 6 uker (politisk behandling)

### Kart:

Kart for inntegning av trase/hogstområde kan f.eks. hentes fra kartportalen på [www.norgeskart.no](http://www.norgeskart.no).

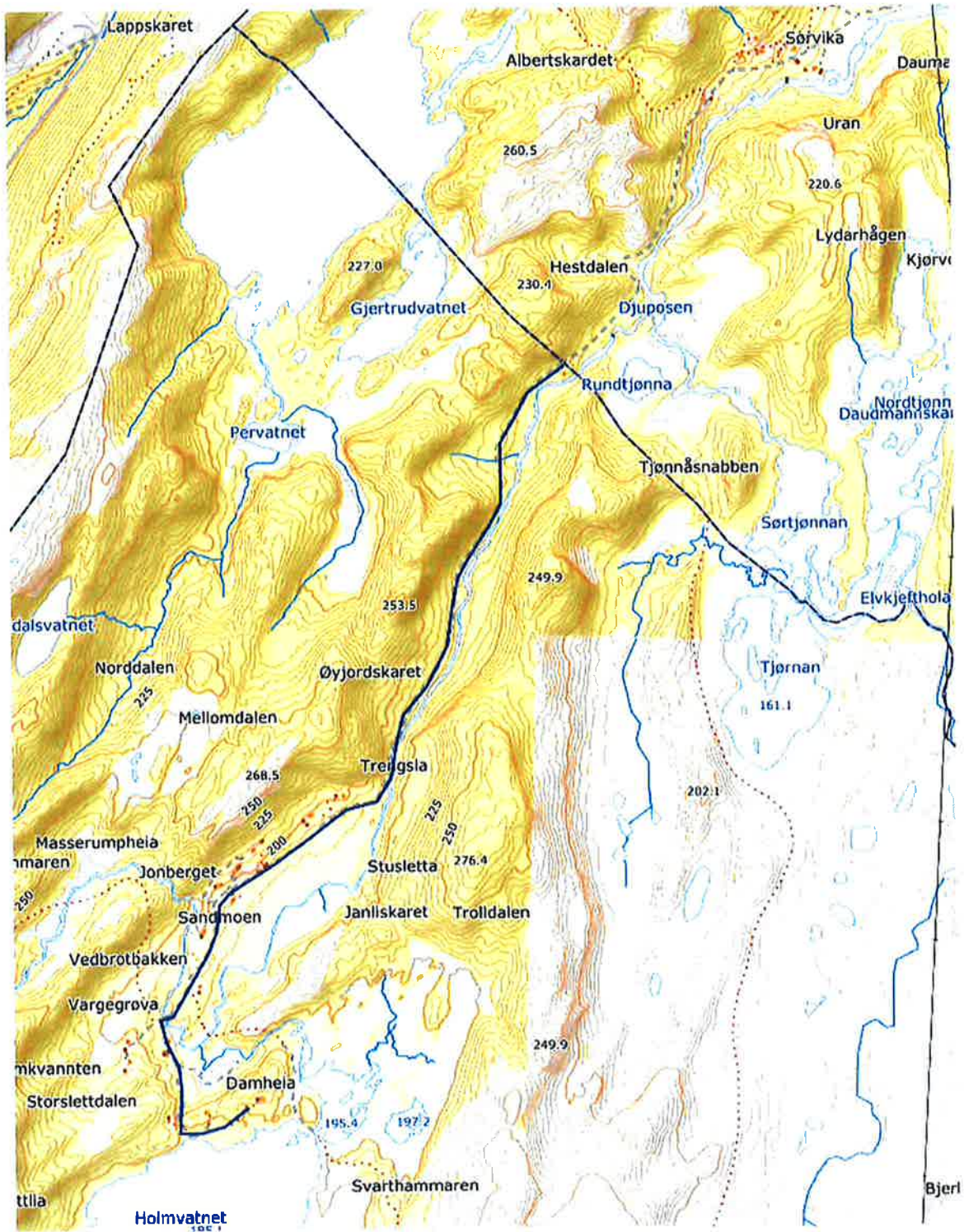
### Gjeldende lovverk:

- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) (LOV-1977-06-10-82)
- Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (nasjonal forskrift) (FOR-1988-05-15-356)





### Trase' Stongseta – Sandmovegen 29



## Vedlegg til søknad

Sandmo har tilhørt min familie siden starten på 1800 tallet og min mor er født og oppvokst på stedet. Jeg har nå i snart 60 år brukt stedet som ferie og rekreasjonssted. Stedet og folkene har gitt meg mange gode minner og hatt stor betydning for livskvalitet. Det har vært fint å ha et fristed hvor man kan ladde batteriene og klare tanker i belastende arbeidssituasjoner.

I 1995 bygde vi vår egen hytte som familien har benyttet jevnlig. Hytten har vi tilpasset slik at den også skal kunne brukes av oss i alderdommen.

Jeg er nå kommet i en situasjon der det tidvis er belastende med mye gange. Det er da også uheldig å bære tungt. Ved tillatelse til bruk av ATV vil i slike perioder heller kunne bruke kreftene på helsebringe turer i nærområdet.

Kjøringen vil foregå på den eksisterende kjerreveien og således ingen påvirkning på naturen. Det blir av enkelte fagpersoner bemerket at slike kulturskatter heller blir bevart av bruk.

Med vennlig hilsen

Are Kjellså

**Tveraabak Legebehandling AS**  
**Aspmyra Stadion**  
**8003 Bodø**

21.05.2021

**Are Viggo Kjellså 1|20562**  
**Einmoveien 27**  
**8009 BODØ**

**Legattest til bruk i forbindelse med søknad om ATV/Snøscooter**



**attesteres**

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'A. Viggo Kjellså', written over a faint, illegible printed name.

**Telefonnummer: 99549300**  
**SMS: 2097**

**Helsesrespons APP for bestilling av time og resepter**

**Grunneiertillatelse for motorferdsel, Sandmo, gr.nr. 3 i Beiarn kommune.**

Søker: Are Kjellså  
Einmoveien 27  
8009 BODØ

Gnr. 3 Bnr.15

Tillatelsen gjelder bruk av snøscooter og ATV (liten traktor) etter gårdsvei fra grense til Bodø kommune til egen fritidsbolig.

Tillatelsen er gyldig når Beiarn Kommune har gitt dispensasjon fra motorferdsel i utmark og gjelder for 5 år.

Sandmo grunneierlag

15.02.2021



leder



## SØKNAD OM DISP. MOTORFERDSEL - BARMARK LEIF SANDMO

Saksbehandler: Kolbjørn Baadshaug  
Arkivsaksnr.: 22/392

Arkiv: K01

Saksnr.: Utvalg Møtedato  
28/22 Plan og ressursutvalget

07.09.2022

### Rådmannens innstilling:

Leif Sandmo, John Kristian Sandmo og Laila Grytvik, 8020 Bodø, gis ikke tillatelse til å kjøre opp til hytta med ATV. Avslaget begrunnes med at en kjøretillatelse vil ha større negative effekter enn de positive aspektene ved en kjøretillatelse. Søkeren oppfyller heller ikke kriteriene i forskriften om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 om særskilt behov og vilkåret om alternative metoder.

### Saksutredning / bakgrunn:

Leif Sandmo, John Kristian Sandmo og Laila Grytvik har søkt om å få kjøre 25 turer med ATV inn til hytta på Sandmoen (grn. 3, brn. 9, 14 og 18). Søkerne har bedt om tillatelse til å kjøre inn bagasje og utstyr for vedlikehold av bygningsmasse, kjøring av grus til vedlikehold av traktorvei og til vedtransport fra egen skog. Kjøreturen er målt til å være ca. 2,5 km og foregår på opparbeidet vei for ATV. Kjørebehovet skyldes at det har vært ustabile forhold på Valnesvatnet de siste årene, noe som har hindret at mye av utstyrstransporten vinterstid ikke har kunne foregått. Det er kun en vei opp til Sandmoen og den går i en trang dal, der det må brøytes/ måkes en snøskutertrase vinterstid.

### Rettslig grunnlag:

Søknaden vurderes etter § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag fordi søkers behov for kjøring ikke dekkes av de formål som er hjemlet direkte i motorferdselloven § 4 eller forskriften § 2. Forskriften § 6 angir følgende:

*I unntakstilfelle kan kommunen etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2–§ 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.*

I motorferdselloven § 2 tredje ledd står det at «veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark». Veien fra Valnesvatnet opp til Sandmoen kategoriseres derfor som utmark. Veistandarden er god, men kvalifiser ikke til ferdsel med kjøretøy større enn en ATV.

Motorferdselloven § 3 sier at all motorferdsel i utmark i utgangspunktet ikke er tillatt, «med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven».

### Loven vilkår

Dispensasjonshjemmelen i forskriften § 6 er en særskilt dispensasjonsbestemmelse tatt inn for å fange opp spesielle tilfeller der det er behov for transport og transporten ikke vil volde

unødig skade eller forstyrrelser på naturmiljøet eller for mennesker som ferdes i naturen. Bestemmelsen skal fortolkes strengt og følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Loven formål

Etter motorferdsellovens § 1 er formålet med loven «*ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen*». Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet naturmiljø skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv og dyreliv og andre miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap, stillhet og ro. Formuleringen fremme trivselen innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

### **Naturmangfoldloven**

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009. Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8

Kunnskapskravet innebærer at all offentlig myndighetsutøving som berører natur skal være kunnskapsbasert. Kunnskapen skal baseres på både vitenskap og erfaring.

Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9

Hvis motorferdselsmyndigheten ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av omsøkt motorferdsel skal føre-var-prinsippet komme til anvendelse. I tilfeller der man har lite kunnskap vil føre-var-prinsippet få størst betydning.

Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10

Prinsippet i naturmangfoldloven § 10 skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11

Motorferdselsmyndigheten trenger ikke å velge den økonomisk beste løsningen for tiltakshaver. For eksempel kan tiltakshaver søke om tillatelse til kjøring på barmark for å frakte byggematerialer til hyttebygging. Kjøringen kan føre til skader på terrenget. I slike tilfeller kan motorferdselsmyndigheten i samsvar med alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper og naturmangfoldloven § 11 stille vilkår om at ferdsel skal skje vinterstid selv om dette fører til økte kostnader for tiltakshaver. Prinsippet kan også lede til at det kan stilles vilkår om at det benyttes helikoptertrafikk hvis skadepotensialet er stort.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12

Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering «for å unngå eller begrense skader» på naturmangfoldet.

**Vurdering:**

Søknader om kjøring på barmark skal vurderes strengt. Den som søker har ikke krav på tillatelse selv om vilkårene er oppfylte.

Barmarkskjøring er et sterkt økende miljøproblem. Terrenggående motorkjøretøy volder betydelig slitasje og skade på terrenget fordi belter og hjul etterlater seg merker og sår i naturen. I visse naturtyper som f.eks. myr, våtmark, sparsom og sentvoksende vegetasjon, kan sporene etter motorkjøretøy bli permanente eller meget langvarige.

På grunn av dette og økningen i barmarkskjøring, skal bestemmelsen praktiseres enda strengere for denne type kjøring enn for kjøring på vinterføre. Barmarkskjøring kan kun tillates i helt spesielle tilfeller. Hvis det kan komme på tale å gi dispensasjon for barmarkskjøring, skal dette skje etter en meget streng vurdering av vilkårene.

**Særskilt behov og alternativ transport**

Leif Sandmo har søkt om å kjøre bagasje og byggematerialer til hytta og vedlikeholdsmaterialer til kjerrevei, fra Sørvika ved Valnesvatnet og opp til Sandmoen. Dette er en kjøretur på ca. 2,5 km. I rundskriv T-1/96 står det, at det i utgangspunktet ikke skal være kurant å få tillatelse til hyttekjøring. Videre står det at:

*«Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l. kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden er mindre enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstander som er for tungt til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særskilt behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle.*

*Transport med barmarkskjøretøy til hytte bør det som hovedregel ikke gis tillatelse til. Slik transport bør bare tillates dersom det kan kjøres på traktorvei eller lignende og etter en særlig streng vurdering».*

På Sandmoen er det flere som har søkt på samme grunnlag som Sandmo. Søknadene deres er dermed ikke særskilte enkelttilfeller. Ferdsele opp til Sandmoen kan vær utfordrende og været er en viktig faktor som avgjør om en kan kjøre inn vinterstid. Det framheves at isen på Valnesvatnet har hindret mye ferdsel de senere årene. Ifølge NVE sine iskart skal det være god is på vannet, så disse tilfellene regnes heller som «unntaket» framfor «regelen». Dårlige / ustabile vinterforhold kan gjøre ferdselen utrygg og dermed redusere perioden for innkjøring av materiell, enten over vannet eller gjennom dalen. Dette er imidlertid forhold en må regne med i slike områder Om det ikke er muligheter for flere års lagring av utstyr, anbefales det at en utbedrer lagringsmulighetene. På denne måten forebygges belastende ferdsel, jevnfør naturmangfoldlovens § 12. Utstyr som bagasje, proviant, gass, bensin, byggemateriale og veimasser regnes som ordinært utstyr som ikke skal fraktes på med motoriserte hjelpemidler på barmark. Mange av disse tingene kan for øvrig kjøres inn med umotoriserte hjelpemidler som trillebår.

Behovet for kjøring og hogging av ved kan også gjøre på vinterføre.

**Turkjøring**



Behovet er knyttet til transport av utstyr og vedlikeholdsmaterialer, og kan ikke sies å være turkjøring.

#### Skader og ulemper

§ 6 saker skal også vurderes opp mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum. På kommunegrensen mot Beiarn går kjøretraseen gjennom et registrert yngleområde for rødstilk. Ved Holmvatnet er det registrert yngleområde for bergand (sterkt truet), rødstilk (nært truet) og havelle (nært truet). Dette er rødlista artet (2021) som skal vektlegges mye og særdeles mye av forvaltningen. Alle artene har de siste årene opplevd kraftig bestandsnedgang. Generelt er tap av leveområder er den største trusselen mot naturmangfoldet. Planter og dyr trenger gode og funksjonelle hekke og ynglelokaliteter for å sikre opprettholdelsen av levedyktige populasjoner. De senere årene ser man at mange dyre- og plantepopulasjoner har blitt utsatt for en kraftig bestandsnedgang, og dermed havner på rødlista. Dette tyder på at naturens tålegrense har blitt tøyd i en slik grad at økosystemet ikke tåler det lengre. Dette kan blant annet forklares med tap av viktige leveområder som hekke- og ynglelokaliteter, og dermed også tap av selve livsgrunnlaget. Forvaltningsprinsippene 8-12 i naturmangfoldloven blir derfor relevant i behandlingen av denne saken.

Mye trafikk på våren kan ha negativ innvirkning på trekkende fugl som hviler ved åpne bekker. Videre kan motorferdsel virke forstyrrende for hekkeforberedelsene, og i verste fall fortrenge fugl fra hekkelokalitetene. Rødstilken hekker tidligst av de tre rødlista fugleartene i området og de starter hekkeforberedelsene med en gang snøen på myrene forsvinner (april-mai). Bergendene og havellene kommer umiddelbart etter isgang på vannet og har en sårbar hekke- og yngleperiode fra anslagsvis juni – midten av september. Det er kjent at bergand og havelle hekker nært vannkanten.

Videre er det kjent at motorferdsel og mye menneskelig aktivitet øker mengden stresshormoner hos dyr og fugler (Vistad et. al. 2007). Stress og mye ferdsel kan igjen føre til dårligere reproduksjon og økt predasjon fra rovdyr som rødrev og kråkefugler. Det er mye rødrev i Beiarn kommune og forvaltningen ønsker å redusere bestanden. Derfor er det nærliggende å tro at kjøringen enten vil fortrenge fugl eller øke predasjon. Motorferdsel inn i til Sandmoen bør derfor, begrenses i perioden fra mai– til midten av september, ettersom dette kan få direkte innvirkning på de hekkende fuglene. Kjøring langs myrområdet ved Djuposen og Rundtjønna vil antagelig også ha negativ effekt på de hekkende rødstilkene her, ettersom alle som ferdes passerer igjennom yngleområdet. Rødstilk er en art av stor forvaltningsmessig interesse. For øyeblikket er det søkt om 90-105 turer med ATV opp fra Sørvika og inn mot Sandmoen. Des flere turer som tillates, des større blir belastningen på områdene. I tillegg til de omsøkte kjøreturene forventes det også en del ferdsel fra allerede eksisterende dispensasjoner opp til Sandmoen. Alle disse kjøreturene vil også utgjøre en betydelig belastning på veien og områdene langs den. Mye ferdsel fører også til mer vedlikeholdsarbeid og generelt enda større belastning på området.

Kjøretraseen og hytta til Leif Sandmo ligger i underkant av 400 meter fra Holmvatnet. Kjøringen med ATV vil dermed ikke påvirke fuglelivet oppe ved Holmvatnet direkte under kjøringen. Det vil likevel bli økt belastning på området som helhet, ettersom randsonene mot mennesker blir mindre. Dette kan bidra til en fortetting av fuglenes utbredelse rundt vannet. Terskelen for turer fra hytta vil også bli lavere og dermed kunne påvirke fuglene ved direkte møter med folk på tur.

Området rundt Sandmoen er vakkert og har gode rekreasjonskvaliteter. I denne sammenhengen er bruk av motorferdsel et omstridt tema som skaper konflikt. Det være problematisk at enkelte får bruke hjelpemidler inn i området, mens andre, som f.eks. ikke har hytte her, ikke får det. Forståelsen av motorferdselloven § 1 om å fremme trivsel kan vurderes ettersom kjøring er positivt for Sandmo, men negativt for alle andre som utsettes for støy og generelt mindre ro.

#### Presedens

En godkjenning av en slik kjøretillatelse vil sette en presedens hvor folk som skal pusse opp på hytta får lov til å kjøre ATV på barmark. Dette vil være uheldig.

#### Konklusjon

Motorferdselsaker på barmark skal vurderes strengt. I vurderingen av søknaden til Leif Sandmo ansees det ikke som hensiktsmessig å innvilge søknaden. En kjøretillatelse vil få negative konsekvenser for naturmangfoldet og sette en ny og usunn presedens for kjøring av utstyr på barmark. En kjøretillatelse vil ikke kunne oppveie de negative konsekvensene av vedtaket. Søkeren har heller ikke påvist et særskilt behov og det finnes gode alternative måter å dekke behovet på, blant annet ved å kjøre inn utstyr og materiell på vinterføre.

Dersom man lokalpolitisk vurderer saken annerledes enn rådmannen, anbefales et redusert antall turer. Det vil bli opplyst hvordan Bodø kommune har håndtert lignende sak i omtrent samme område.

#### Kilder

Odd Inge Vigstad, Dagmar Hagen, Ole Reitan (2007). Effektar av motorferdsel i utmark på natur folk og samfunn. NINA rapport 187.

Artsdatabankens rødliste, <https://artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021>

#### Vedlegg:

22/392-1



**BEIARN**  
kommune

Beiarn Kommune		
Ar Saknr.	Doknr.	Reg nr Ar
22/892	1	3874/22
07 JUL 2022		
Arkivtype B	KOT	
Ark kode S		
Avdeling	Saksbeh	KB
Fødselsår: 1956	Gradering	

**Søknad om dispensasjon fra lov om motorferdsel i utmark og vassdrag**

Navn: Lars Sandmo  
 Adresse: Hesthaugen 21  
 Postnr: 8020 Poststed: Bolvåg

Søknaden gjelder transport i henhold til nasjonal forskrift (sett kryss):

§ 5b) **Funksjonshemming (Kun snøscooter)**  
 Kopi av parkeringsbevis eller legeattest på kommunens skjema må vedlegges.

Antall turer det søkes om: \_\_\_\_\_ turer/år

§ 5c) **Hytteeier – transport av bagasje og utstyr til hytte (Kun snøscooter)**  
 Gjelder for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ikke ligger tilknyttet brøytet bilveg. Dispensasjon kan kun gis til hytteeier eller hytteeiers samboer/ektefelle og barn. Ved hytter med flere eiere, må det søkes etter § 6. Søker er:

- Eier av hytte
- Samboer/ektefelle til eier
- Barn av eier

Gnr/bnr/festnr for hytte: 3/18 / Gjelder også bnr. 9 og 14

Transportbehov/antall turer det søkes om: 25 turer/år

Ved søknad om dispensasjon til hytte i nærheten av brøytet bilveg, må behovet grunngis. Begrunnelse (ved liten plass bruk utfyllende opplysninger på baksiden):

.....

.....

.....

§ 5e) **Transport av ved (Kun snøscooter)**  
 Gjelder transport av ved/selvhogst fra andres eiendom, og transport av ved fra egen eiendom til annet sted enn fast bopel. Hogstfelt og trasé må tegnes inn på kart. For transport av ferdighugget ved til hytte søkes det om dispensasjon etter § 5c (transport av bagasje og utstyr til hytte).

§ 5a) **Transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring**  
 Som utmarksnæring regnes drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder, turist- og reiselivsnæring, leting og undersøkelse av mineralske ressurser mv., forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret.

§ 6) **Kjøring ut over §§ 2, 3, 4 og 5 (F.eks. barmarkskjøring)**  
 Dersom søker påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring eller ikke kan dekkes på annen måte (beskrivelse av behovet må vedlegges). Antall turer/år og type kjøretøy må oppgis. Søker må opplyse om søknaden gjelder for kjøring på barmark eller vinterføre.

Vedlegg 1



# BEIARN kommune

Kjørerute: Fra: Etter gårdsvei fra  
grense til Bodø kom. til  
egen fritidsbolig til: Sandmoen

Tidsrom for kjøring: Fra og med 6/7-22 til og med 30/10-22 20.22

## Vedlegg til søknad:

- Kart over kjøretrase (skal vedlegges) *Bli strek på kart*
- Grunneiertillatelse (skal vedlegges)
- Parkeringsbevis eller legeattest (gjelder søknader etter §5b)
- Kopi av avtale om hogst av ved på rot (gjelder søknader etter §5e)

Søknaden tas ikke opp til behandling dersom vedlegg mangler eller ved mangelfull utfylling av søknadsskiema.

## Utfyllende opplysninger (ved liten plass bruk eget ark):

Sjølører Leif John Kristian Sandmo og hustru Gryteik  
Kjøring av bagasje og utstyr for vedlikehold av bygningssmasse.  
Kjøring av grus til vedlikehold av traktorveien og  
vedtransport (fra egen skog)

## Søkers underskrift:

*Bodø* *6/7-22* *Leif Sandmo*  
Sted Dato Navn

## Forventet saksbehandlingstid:

- § 5b), c) og e): Inntil 3 uker
- § 6: Inntil 6 uker (politisk behandling)

## Kart:

Kart for inntegning av trase/hogstområde kan f.eks. hentes fra kartportalen på [www.norgeskart.no](http://www.norgeskart.no).

## Gjeldende lovverk:

- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) (LOV-1977-06-10-82)
- Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (nasjonal forskrift) (FOR-1988-05-15-356)

vedlegg 2

**Grunneiertillatelse for motorferdsel, Sandmo, gr.nr. 3 i Beiarn kommune.**

Søker: Leif Sandmo  
Hesthaugen 21  
8020 BODØ

Gnr. 3 Bnr.9

Tillatelsen gjelder bruk av snøscooter og ATV (liten traktor) etter gårdsvei fra grense til Bodø kommune til egen fritidsbolig.

Tillatelsen er gyldig når Beiarn Kommune har gitt dispensasjon fra motorferdsel i utmark og gjelder for 5 år.

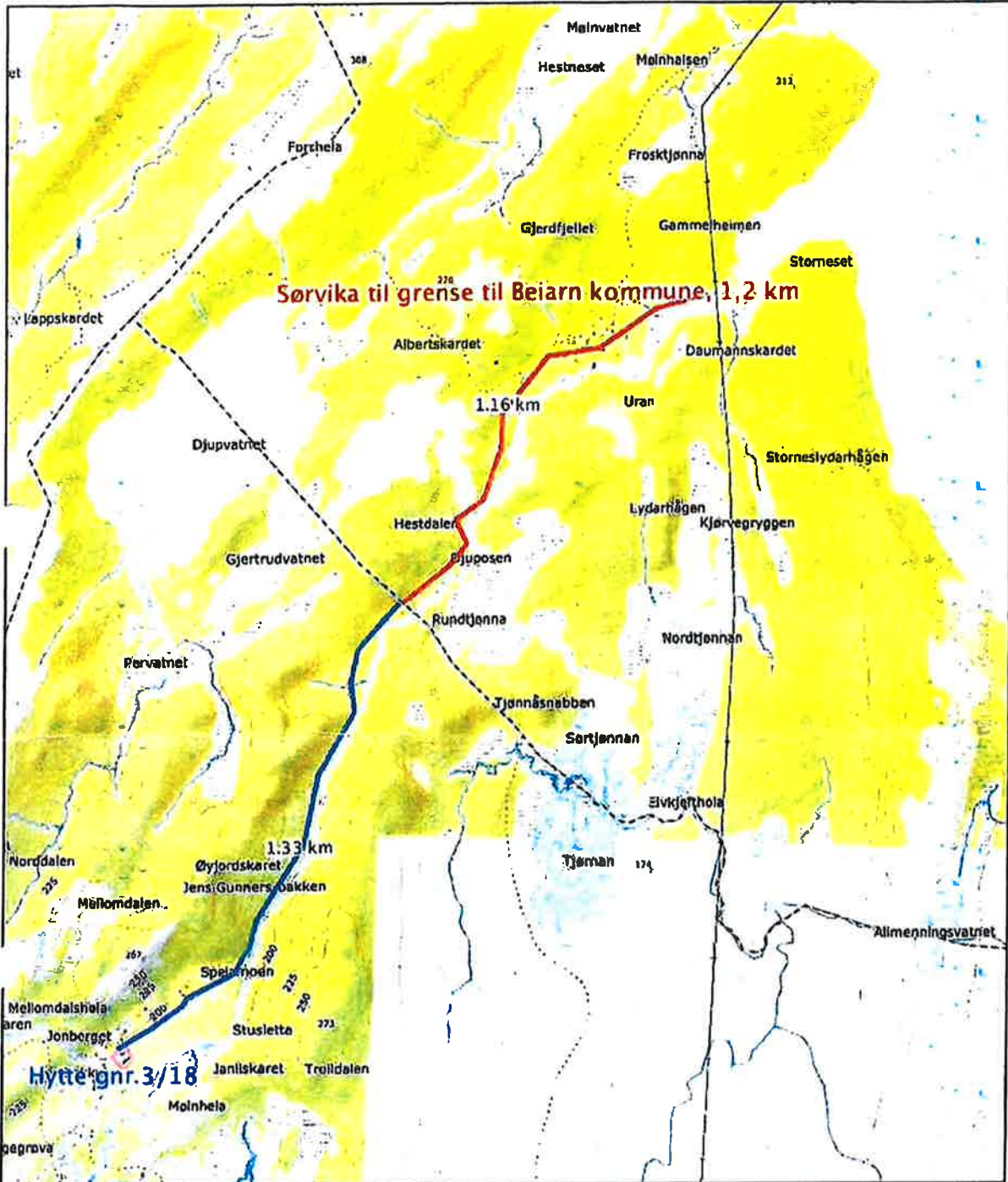
Sandmo grunneierlag

06.04.2018



Are Kjellså

Leder



0 100 200 300m  
 Målestokk 1: 12500 ved A4 utskrift  
 Utskriftsdato: 13.07.2018 15:02  
 Elendomsdata hentet: 13.07.2018 14:54

**GÅRDSKART 1839-3/18/0**  
 Tilknyttede grunnelendommer:  
 3/18/0



Markslag (ARS) 7 klasser		AREALTALL (DEKAR)	
TEGNFORKLARING			
	Fulldyrka jord	0.0	
	Overflatedyrka jord	0.7	
	Innmarksbeite	0.0	0.7
	Produktiv skog	0.0	0.0
	Annet markslag	0.8	
	Bebyggd, samf., vann, bre	0.0	0.8
	Ikke klassifisert	0.0	0.0
	Sum	1.5	1.5

Kartet viser valgt type gårdskart for elendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjennelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle telger på elendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

— Arealressursgrenser

⋯ Elendomsgrenser

⊙ Driftssenterpunkt

⋯ Elendomsgrenser

⊙ Driftssenterpunkt



**SØKNAD OM DISP. - MOTORFERDSEL I UTMARK  
INGE LARS BIRKELI**

---

Saksbehandler: Kolbjørn Baadshaug  
Arkivsaksnr.: 22/406

---

Arkiv: K01

**Saksnr.:**      **Utvalg**      **Møtedato**  
29/22      Plan og ressursutvalget

07.09.2022

**Rådmannens innstilling:**

Inge Lars Birkeli, Lunner 2730, gis ikke tillatelse til å kjøre ATV fra grensa til Bodø og inn til hytta på Birkeli, i Beiarn kommune. Avslaget begrunnes med at søkerens behov ikke oppveier de negative konsekvensene av mer kjøring på bar mark. Ytterligere barmarkskjøring vil kunne skade viktige og svært viktige miljøverdier, som skal sikres etter naturmangfoldlovens prinsipper i §§ 8-12.

Det finnes også alternative transportformer og kjøretraseer inn i området, som er mer skånsomme.

**Saksutredning:**

Inge Lars Birkeli har søkt om å få kjøre ATV (6-hjuling) og snøskuter inn til hytta / den gamle fjellgården i Birkeli vest i Beiarn kommune. Søknaden for barmarkskjøring gjelder for transport av bagasje mellom Sørvik og Birkeli. Det er også lagt ved en legeerklæring som sier at Inge ikke kan gå med tung ryggsekk pga. helsemessige årsaker. Dette tilsier at kjøretillatelsen også omfatter personaltransport. Det opplyses også at det skal hentes ved langs egen innmark med ATV på sommeren. Inge har også søkt om dispensasjon for vedkjøring vinterstid. Birkeli er pensjonist og bosatt på Hadeland. I et tilleggsskriv opplyses det at han oppholder seg på Birkeli store deler av sommerhalvåret og at vintertransport og vinteropphold på Birkeli har bydd på store problemer.

**Bakgrunn:**

Inge Lars Birkeli har tidligere hatt kjøretillatelse på først fem (5) årlige turer, for senere å få oppjustert til femten (15) årlig turer på barmark. Kjøreruten går igjennom et område med våtmark av «særlig stor» forvaltningsmessig interesse. Området er registrert som urørt og det finnes flere trua og sårbare arter i området. I 1930-årene ble det bygget en vei fra Eggesvik opp til Birkeli. Selv om dagens veistandard er usikker, er det pr. i dag en mulighet for å kjøre opp denne veien

**Rettslig grunnlag:**

Søknaden vurderes etter § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag fordi søkers behov for kjøring ikke dekkes av de formål som er hjemlet direkte i motorferdselloven § 4 eller forskriften § 2. Forskriften § 6 angir følgende:

*I unntakstilfelle kan kommunen etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2–§ 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.*

I motorferdselloven § 2 tredje ledd står det at «veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark».

Motorferdselloven § 3 sier at all motorferdsel i utmark i utgangspunktet ikke er tillatt, «med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven».

#### Lovens vilkår

Dispensasjonshjemmelen i forskriften § 6 er en særskilt dispensasjonsbestemmelse tatt inn for å fange opp spesielle tilfeller der det er behov for transport og transporten ikke vil volde unødig skade eller forstyrrelser på naturmiljøet eller for mennesker som ferdes i naturen. Bestemmelsen skal fortolkes strengt og følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

#### Loven formål

Etter motorferdsellovens § 1 er formålet med loven «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen». Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet naturmiljø skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv og dyreliv og andre miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap, stillhet og ro. Formuleringen fremme trivselen innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

#### Kommunale bestemmelser for barmarkskjøring

*Bestemmelsen kan brukes ved særlige behov for transport. Dispensasjoner skal alltid begrenses i antall turer. Transport i område uten veg skal normalt ikke tillates og det skal legges særlig vekt på å ikke etablere nye kjørespor i fjellet. Antall turer begrenses til maks tjuefem (25) turer på barmark per sesong. Antall turer settes ut fra en samlet vurdering på hvilke belastningstrykk den omsøkte traseen vil tåle over tid per sesong. Kjøretøyer som kan benyttes er 4/6-hjuls terrengmotorsykkel, eventuelt kjøretøyer som kan sannsynliggjøres gi mindre kjøreskader som for eksempel lett landbruksstraktor med firhjulsdrift. I unntakstilfeller kan tyngre kjøretøy benyttes. Kjøretøytype skal oppgis i søknad.*

*Eksempler på barmarkskjøring kan være:*

- Transport av bagasje, utstyr til egen hytte, når transporten kan skje etter opparbeidet veg.
- Transport av ved og tømmer utenom landbruksnæring.
- Transport i samsvar med godkjent byggetillatelse.
- Transport i forbindelse med vedlikehold på hytter kan gis, men dette skal fortrinnsvis gjennomføres på snødekt mark med snøscooter.

#### **Naturmangfoldloven**

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009. Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

#### Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8

Kunnskapskravet innebærer at all offentlig myndighetsutøving som berører natur skal være kunnskapsbasert. Kunnskapen skal baseres på både vitenskap og erfaring.

#### Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9

Hvis motorferdselsmyndigheten ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av omsøkt motorferdsel skal føre-var-prinsippet komme til anvendelse. I tilfeller der man har lite kunnskap vil føre-var-prinsippet få størst betydning.

#### Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10

Prinsippet i naturmangfoldloven § 10 skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for.

#### Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11

Motorferdselsmyndigheten trenger ikke å velge den økonomisk beste løsningen for tiltakshaver. For eksempel kan tiltakshaver søke om tillatelse til kjøring på barmark for å frakte byggematerialer til hyttebygging. Kjøringen kan føre til skader på terrenget. I slike tilfeller kan motorferdselsmyndigheten i samsvar med alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper og naturmangfoldloven § 11 stille vilkår om at ferdsel skal skje vinterstid selv om dette fører til økte kostnader for tiltakshaver. Prinsippet kan også lede til at det kan stilles vilkår om at det benyttes helikoptertrafikk hvis skadepotensialet er stort.

#### Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12

Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering «for å unngå eller begrense skader» på naturmangfoldet.

#### **Vurdering:**

Søknader om kjøring på barmark skal vurderes strengt. Den som søker har ikke krav på tillatelse selv om vilkårene er oppfylte.

Generelt utgjør barmarkskjøring et økende miljøproblem. Terrenggående motorkjøretøy volder betydelig slitasje og skade på terrenget fordi belter og hjul etterlater seg merker og sår i naturen. I visse naturtyper som f.eks. myr, våtmark, sparsom og sentvoksende vegetasjon, kan sporene etter motorkjøretøy bli permanente eller meget langvarige.

På grunn av dette og økningen i barmarkskjøring, skal bestemmelsen praktiseres enda strengere for denne type kjøring enn for kjøring på vinterføre. Barmarkskjøring kan kun tillates i helt spesielle tilfeller. Hvis det kan komme på tale å gi dispensasjon for barmarkskjøring, skal dette skje etter en meget streng vurdering av vilkårene.

#### Særlig behov og alternative løsninger

Inge Birkeli har ut fra helsetilstanden et særskilt behov for hjelp til å komme seg inn til Birkeli med nødvendig utstyr. Helseplagene gjør at han blant annet ikke kan bære spesielt mye med sekk. Helseplagene er varige. I den forbindelsen er det transporten inn til Birkeli som er problemet.

#### Turkjøring

Kjøringen med bagasje og proviant og annet nødvendig utstyr opp til hytta kan ikke relateres til turkjøring.

Kan behovet dekkes på andre måter

Behovet for transport inn til Birkeli kan dekkes på andre måter. Dette gjelder hovedsakelig transport med snøskuter, men helikopter kan også være et alternativ, selv om Inge oppgir å ikke anse det som aktuelt. Transport av materiell og utstyr, deriblant bensin og gass, kan fraktes opp på vinteren.

Det finnes også en alternativ vei opp til Birkeli. Den går fra Eggesvik / Åg og er bygget på offentlige midler. Kjørbarheten på barmark er ikke undersøkt, men dette er pr. i dag en alternativ trase som ikke berører kjente naturverdier på samme måte som traseen opp fra Valnesvatnet. Kjøreruten fra Eggesvik / Åg går i et område hvor det antas at det er viktig flora, men det er ikke gjort miljøregistreringer her enda. Det ser også ut som traseen går over partier med åpent fjell. Kjøring her kan slite sterkt på vegetasjon.

Skader og ulemper

§ 6 saker skal også vurderes opp mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum. De senere årene ser man at mange dyre- og plantepopulasjoner har blitt utsatt for kraftige bestandsnedganger, og dermed havner på rødlista. Dette tyder på at naturens tålegrense har blitt tøyd i en slik grad at økosystemet ikke tåler det lengre. Dette kan blant annet forklares med tap av viktige leveområder som hekke- og ynglelokaliteter, og dermed også tap av selve livsgrunnlaget. Forvaltningsprinsippene 8-12 i naturmangfoldloven blir derfor relevant i behandlingen av denne saken.

Arter i kategorien nært truet (NT) skal vektlegges stor forvaltningsinteresse, mens arter i kategoriene sårbar (VU), sterkt truet (EN) og kritisk trua (CR) skal vektlegges særlig stor interesse.

På kommunegrensen mellom Bodø og Beiarn går kjøretraseen gjennom et stor «intakt» våtmarkssystem som også er registrert som yngleområde for rødstilk.

Her er det flere skader og ulemper ved barmarkskjøring. Våtmarksområdet er registrert som ekstremt rik fastmattemyr i DN-håndbok 13s kategori A. Myrområdet er verdsatt som svært viktig og området består av flere regionalt sjeldne karplanter, hvorav kategori A (høyeste verdsetting). Arter som blir ramset opp i beskrivelsen er brunskjene (VU), engstarr, hodestarr, nebbstarr (NT), lappmarihånd, fjelltettegras og engmarihånd. Området er også viktig som hekke- og næringsområde for vadefugler og ender, spesielt på høsttrekket. Ved naturkartleggingsbefaringen ble det observert gluttsnipe, rødstilk (NT) og stokkand.

Brunskjelle (VU) blir i rødlista 2021 beskrevet av ekspertene, som en art som er spesielt utsatt for utgrøfting og nedtramping. De lokale bestandene regnes som kraftig fragmentert (oppdelt), noe som gjør at de lokale bestandene blir mer utsatt, ettersom de får redusert spredningsevne og overlevelse blant annet på grunn av innavl. Populasjon i Beiarn er en av artens nordligste registrerte forekomster. Eventuelt dype kjørespor vil ha en drenerende effekt. Det har negativt effekt på arten.

Bestanden med rødstilk (NT) har de siste 3 generasjonene (for rødstilk) opplevd stor tilbakegang i populasjon. Kjøretraseen Til Birkeli går langs store deler av yngleområdet og medfører at store deler av yngleområdet blir påvirket. Det er også kjent at motorferdsel og

mye menneskelig aktivitet øker mengden stresshormoner hos dyr og fugler (Vistad et. al. 2007). Dette kan igjen føre til dårligere reproduksjon og økt predasjon fra rovdyr som rødrev og kråkefugler. Det er mye rødrev i Beiarn kommune og forvaltningen ønsker å redusere bestanden. Derfor er det nærliggende å tro at kjøringen enten vil fortrenge fuglene eller føre til økt predasjon i området.

Mye trafikk på våren og høsten kan ha negativ innvirkning på trekkende fugl som hviler, blant annet ved tidlig åpne bekker. Videre kan motorferdsel virke forstyrrende for hekkeforberedelsene, og i verste fall fortrenge fugl fra hekke lokalitetene. Rødstilken hekker starter hekkeforberedelsene med en gang snøen på myrene forsvinner (april-mai). Hekke og ynglesesongen varer i drøyt 2 måneder. For øyeblikket er det søkt om 90-105 turer med ATV opp fra Sørvika og inn mot Sandmoen. Des flere turer som tillates, des større blir belastningen på området. Alle kjøreturer vil passere inn i et registrert yngleområde for vadefugl. I tillegg til de omsøkte kjøreturene forventes det også en del ferdsel fra allerede eksisterende dispensasjoner opp til Sandmoen. Alle disse kjøreturene vil også utgjøre en betydelig belastning på veien og områdene langs den. Mye ferdsel fører til mer vedlikeholdsarbeid og dermed også forringelse av natur og rekreasjons kvaliteten til området, spesielt under arbeidet.

Veistandarden opp til Birkeli varierer. Det første stykket opp til kommunegrensa (i Bodø) har bra vei, men her kjører han av til det som kan karakteriseres som et etablert kjørespor. Disse sporene går på det som ansees som en tidligere ferdselsrute. På den nordligste strekningen av traseen er det lite eller ingen tegn etter tidligere underlagsforsterkninger i form av planker, stokker eller kvist. Nærmere Birkeli finner en imidlertid steinlegginger og broer. Det er partiene med de viktigste naturverdiene som har minst tilrettelagte forhold for kjøring, og mest skade av kjøringen. I dag er det registrert flere kjørespor på denne myra, noe som strider mot dispensasjonsvilkårene om disse er lagd av Birkeli. At det finnes kjørespor her gjør det uansett lettere for andre næringsdrivende eller lignende å kjøre her, og på denne måten bidra til ytterligere forringing av et svært viktig våtmarksområde. Dette tyder på at en bør stoppe / begrense ferdselen her for å unngå ugjenopprettelige skader som dette kan medføre.

Positive aspekt ved en eventuell kjøretillatelse er at dette fører til forutsigbarhet for Birkeli. Man kan anta at en dispensasjon vil bidra til bedre vedlikehold av hus og vei, samt generelt bedre tilstand av det gamle kulturlandskapet rundt Birkeli. Dette har en kulturhistorisk verdi.

### **Konklusjon**

Barmarkskjøring kan kun tillates i helt spesielle tilfeller, og bare hvis kriteriene i forskriftens § 6 er oppfylt. Inge Lars Birkeli gis derfor ikke dispensasjon til motorferdsel på barmark, fra kommunegrensa og opp til Birkeli. Barmarkskjøring gjennom et viktig våtmarksområde har satt stygge spor og mer kjøring vil gjøre situasjon være. Dette har negativ effekt på viktige og svært viktige naturverdier. Disse skadene og framtidige konsekvenser har blitt vurdert opp mot Birkeli sine helsemessige behov og mulighetene til å dekke dette på andre måter. I denne saken har konsekvensene blitt vurdert slik at skadene på naturen, med dens særpreg knyttet til naturlandskap og liv har større samfunnsmessig verdi enn Birkeli sitt behov for transportere seg selv inn til egen eiendommen og den kulturhistoriske verdien av vedlikeholdet her. Birkeli har dessuten andre fullgode transportalternativer, blant annet med snøskuter på vinteren.

Til dagens møte foreligger flere søknader om kjøretillatelse til grovt sett det samme geografiske området. Det er av den grunn ønskelig med en god og bred debatt om hvordan rådmannen skal håndtere sakene for fremtiden i forhold det mulighetsrommet som ligger i

overordnet regelverk. Å vurdere den enkelte sak opp mot saksbehandlingen i Bodø kommune, der søker må få behandlet sin sak i to kommuner har betydning. Likeså anbefales at utvalget tilstreber likhetsprinsippet ovenfor søkere i størst mulig grad og i sin begrunnelse er nøye med hvilke faktorer som skal være avgjørende for å gi/ikke gi tillatelse.

**Kilder**

Odd Inge Vigstad, Dagmar Hagen, Ole Reitan (2007). Effekter av motorferdsel i utmark på natur folk og samfunn. NINA rapport 187.

Artsdatabankens rødliste, <https://artsdatabanken.no/lister/rodlisterforarter/2021>

**Vedlegg:**

22/406-1

22/406-5





**Beiarn kommune**  
Landbruk, kultur og miljøavdelingen  
8118 MOLDJORD

Plass for  
stempel:

Beiarn Kommune		
Ar.Saksnr.	Dok.nr.	Beg.nr Ar
92/406	1	3483/22
14 JUL 2022		
Ark.kode P	K01	
Ark.kode S		
Avdeling	Saksbeh. KB	
Kassasjon	Gradering	

## SØKNAD OM DISPENSASJON MOTORFERDSEL I UTMARK

Navn	Tlf. priv	Tlf. jobb/mobil
Inge Lars Birkeli	92852025	
Adresse	Familie, navn:	
Vestre Helgelands veg 5, 2730 Lunner	Birkeli	

Søknaden gjelder:

: Barmark

: Vinter (Snøscooter)

: Annet: \_\_\_\_\_

Formål

<input checked="" type="checkbox"/> Formål	Jfr. Forskriftene	Merknader, tilleggsopplysninger
<input type="checkbox"/> Leiekjøring	§ 5, a)	Oppgi område:
<input type="checkbox"/> Funksjonshemming	§ 5, b)	Merk krav til innhold i legeerklæring
<input checked="" type="checkbox"/> Bagasje og utstyr til egen hytte	§ 5, c)	NB! Gjelder bare <u>egen</u> hytte + familie
<input type="checkbox"/> Utmarksnæring	§ 5, d)	Utleiehytter o.l.
<input checked="" type="checkbox"/> Transport av ved	§ 5, e)	Hogsttillatelse må foreligge ved kontroll
<input type="checkbox"/> Særskilt behov, unntak	§ 6	Barmarkkjøring og spesielle oppdrag

Tidsrom

Sesong

Flerårig, antall år: 6

Særlig behov, datoer: \_\_\_\_\_

**Beskrivelse av formål:**

Barmarkskjøringen gjelder transport av bagasje mellom Sørvik og Birkeli (se kart), og samme trase gjelder for snøscooter. Transport av ved gjelder på innmark med ATV på barmark, men også i utmark på vinteren med scooter. Sistnevnte kan også gjelde tømmertransport.

**Beskrivelse av trase, ( kan også tegnes inn på kart):**

Kart vedlagt.

Hytte, jfr. § 5, c). Oppgi eiers navn og gnr./bnr./fnr.

Eiers navn, adresse	Gnr./bnr./fnr.
Inge Lars Birkeli	2/3 Beiam
Merk: Hytter med flere eiere kan ikke behandles i henhold til § 5, c).	

Beiam kommune har vedtatt kommunale forskrifter for motorferdsel i utmark. Undertegnede er kjent med innholdet i disse, og er spesielt oppmerksom på følgende begrensninger:

- Det er ikke tillatt å kjøre i tidsrommet mellom kl. 23.00 - 06.00.

Behov for kjøring i tidsrommet kl. 23.00 - 06.00. Oppgi tidsrom og årsak

- Tillatelse i henhold til § 5 c) gjelder ikke persontransport uten samtidig med gods og bagasje.
- Siste dato for sesongen er 15. mai.

Følgende dokumenter er vedlagt søknaden, sett kryss:

- Kart (ikke nødvendig, men bør legges ved).
- Hogstillatelse. Jfr. § 5, c).
- Legeerklæring. Jfr. § 5, b).
- Byggemelding eller tilsvarende dokumentasjon.

Merk! Manglende og mangelfulle opplysninger, dokumentasjon, eller vedlegg medfører forsinket behandling.

Undertegnede tillater at kommunens administrasjon i sin behandling innhenter tilleggsopplysninger fra andre offentlige etater; likningsmyndighet, trygdekontor, lensmann/politi m.m., i den utstrekning det er nødvendig for søknaden

Sted og dato	Søkers underskrift
nummer 87-22	Inge Birkeli

Postadresse  
Pb. 25  
SEKSNIØLDØRD

Besøksadresse  
Moldjord  
MOLDØRD

Telefon: 7549860  
E-post: 7550001

Tilleggsopplysninger:

Som for forrige tillatelse søker jeg om 15 turer med ATV mellom Birkeli og Sørvika, med begrunnelsen at jeg er på Birkeli det meste av sommerhalvåret, og at jeg ikke kan bære tung ruggsekk på grunn av stomi (se vedlagt legeattest).

Postadresse  
Pb. 25  
5118 MOLDJORD

Besøksadresse  
Moldjord  
MOLDJORD

Telefon 74969000  
Telefax 74964000

Utdrag fra Lov om motorisert ferdsel i utmark og på islagte vassdrag av 10. juni 1977

#### § 2: Virkeområde

Med motorferdsel menes i denne lov bruk av kjøretøy (bil, traktor, motorsykel, beltobil, snøscooter o.l.) og båt eller annet flytende eller svevende fartøy, samt landing og start med motordrevet fartøy.

---

Veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, ansees i denne lov som utmark. Det samme gjelder opparbeid veg som ikke er brøytet for kjøring med bil. Med vassdrag menes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

#### § 4a Forskrift

Motorkjøretøyer kan i utmark og på islagte vassdrag bare brukes i samsvar med forskrift gitt av departementet.

#### § 10 Forholdet til grunneiere

Denne lov innskrenker ikke den adgang grunneier og bruker har etter gjeldende rettsregler til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

---

Utdrag av Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag:

#### §2

Motorkjøretøy kan på bar mark utenfor vei nyttes til:

- formål som nevnt i motorferdsellovens § 4 første ledd.
- transport av jaktutbytte....
- offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste
- nødvendig transport i samband med fiskekultiveringsiltak i offentlig regi
- nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veier....

#### §3

Motorkjøretøy kan på vinterføre nyttes til:  
a) formål som er nevnt i motorferdsellovens §4 første ledd.  
b) andre formål som nevnt i § 2 i denne forskrift.  
c) transport som er nødvendig for drift av turistanlegg..

- Transport av materialer, utstyr og arbeidsfolk til bygging i samsvar med byggetillatelse.
- Opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker for almenheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter.
- nødvendig transport i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser....
- nødvendig transport av ved fra egen eiendom til fast bopel,..

#### § 5

Etter skriftlig søknad kan kommunestyret gi tillatelse til bruk av snøscooter for:

- fastboende som i ervervsmessig øyemed vil påta seg:
  - transport mellom bilveg og hytte
  - tilsyn med privat hytte etter eiers oppdrag
  - transport for massemedia på rep.oppdrag
  - transport av funksjonshemmede
  - transport av ved
- funksjonshemmede
- 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 etter bokstav a)
- kjøring i utmarksnærings for fastboende
- transport av ved utover det som følger av denne forskrifts § 3, h).

#### §6

I unntakstilfelle kan kommunestyret- eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer-etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover §§ 2, 3, 4 og 5.

#### §7

For tillatelse etter §§ 5 og 6 kan det settes vilkår, bl.a. om kjøring skal skje etter angitt traseer. Tillatelsen kan tidsbegrenses.

---

Utdrag av Kommunale Forskrifter

#### §5

Det er ikke tillatt å kjøre mellom kl 23.00 -06.00.

Kjøring er ikke tillatt etter 15. mai.

Fullstendige forskrifter fas ved henvendelse til Beiarn kommune

vedlegg

**Grunneiertillatelse for motorferdsel, Sandmo, gr.nr. 3 i Beiarn kommune.**

Søker: Inge Lars Birkeli

Gnr. 2 Bnr.1 og3

Tillatelsen gjelder bruk av snøscooter og ATV (liten traktor) etter gårdsvei fra grense til Bodø kommune til egen fritidsbolig.

Tillatelsen er gyldig når Beiarn Kommune har gitt dispensasjon fra motorferdsel i utmark og gjelder for 5 år.

Sandmo grunneierlag

09.07.2022

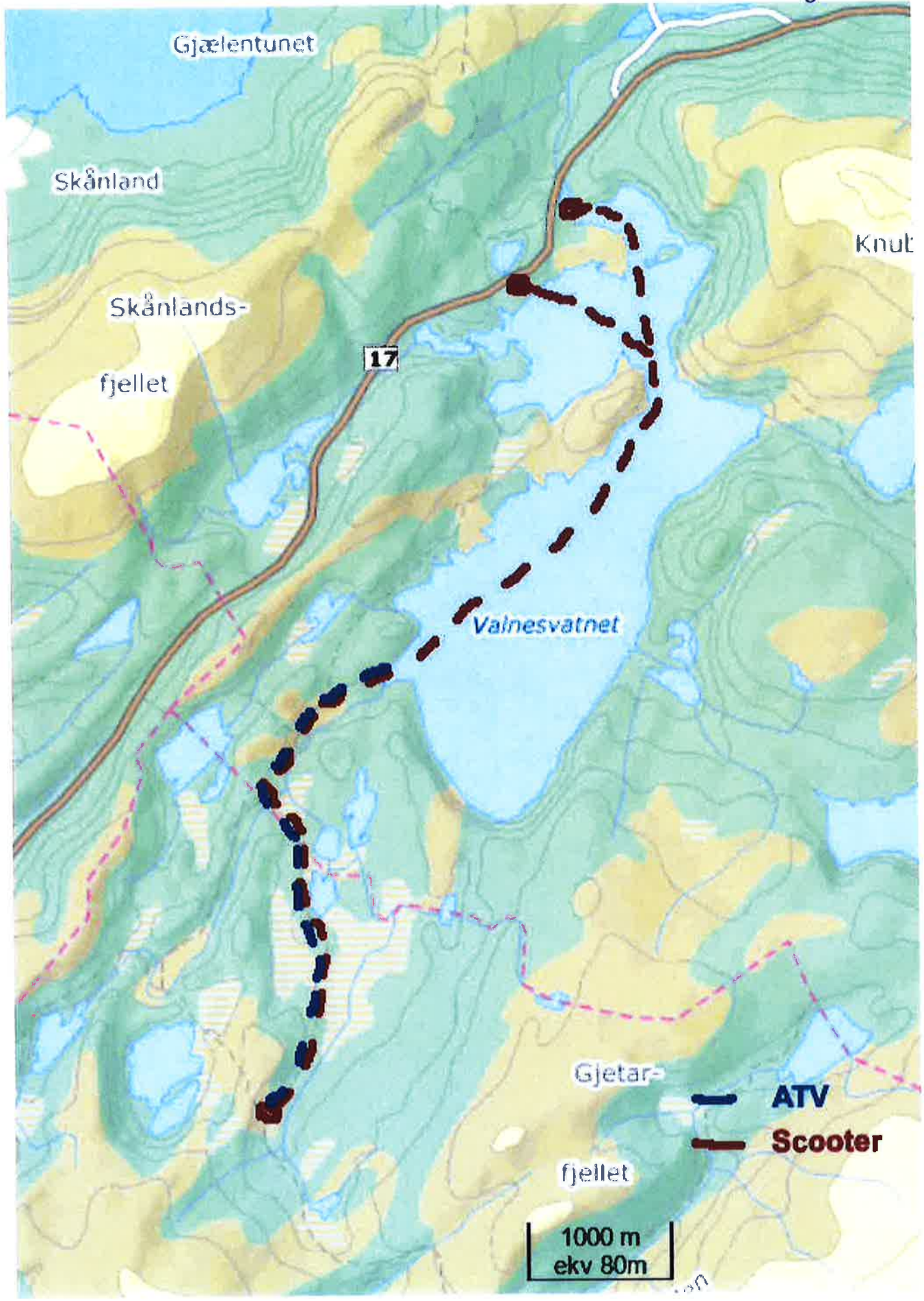


Are Kjellså

Leder



Vedlegg





Vedlegg

**Grunneieratlatelse for motorferdseel i utmark over gården  
Sandmo , gr nr 3 i Beiarn Kommune.**

Søker: Inge Lars Bjerkli

Gr nr 2 Br 1093

Adr : Vestre fylgelandsviei 5 2730 Lønner

Tillatelse til bruk av Snøscooter og ATV ( liten traktor) over gården Sandmo  
i Beiarn Kommune, etter den opparbeidede vegen fra grense Bodø Kommune  
og frem til egen hytte.

Tillatelsen er gyldig når Beiarn Kommune har gitt dispensasjon fra motorferdseel  
utmark og gjelder i 6 år.

Sandmoen Grunneierlag den 8/2 - 2016 V/ leder Harry Pettersen



22/406-5 K01

## **Tilleggsinformasjon til søknad om motorisert ferdsel i utmark**

For min søknad har jeg fra flere hold blitt oppfordret til å begrunne behovet for kjøring bedre enn det som fremgår av søknaden, samt å forsvare trasevalg. Jeg vil her utdype de fire krav som alle må oppfylles.

### **Krav I, søkeren må påvise et særlig behov.**

Som eier av Gnr 2, Bnr 3, samt deleier av Gn 2 Bnr 1 i Beiarn, prøver jeg å fortsette løftet min bestefar satte som betingelse for overskjøtingen av gården til min far og min onkel, nemlig å holde husene vedlike. Vedlagt følger mitt utkast til en artikkel i Årboka for Beiarn 2022, som veldig godt beskriver det som er gjort, og planlagt av fremtidig vedlikehold.

Jeg er nå eneeier av Bnr 3, som ble skilt ut fra Bnr 1 og omfatter vel 5 mål jord og alle hus, og som pensjonist oppholder jeg meg der nesten hele sommerhalvåret, mye for vedlikehold. Det er behov for transport av bensin, gass og proviant, samt utstyr og materialer som ikke kan lages der.

Selv bor jeg i Lunner på Hadeland og transport med snøscooter vinterstid er veldig lite aktuelt. Jeg har tidligere hatt flere slike turer og hatt store problemer. Det er vanskelig å planlegge tur fra Lunner og få det til å klaffe med vær og føre, og jeg har opplevd å bli fast på Birkeli opptil ei hel uke, blitt nødt til å forlate scooteren til neste vinter, også å bli sjuk der. Anskaffelsen av sag for produksjon av materialer fra egen skog ble løsningen.

Med en stomipose på magen og dårlig rygg (se vedlagt legeattest) er det praktisk talt umulig å bære en tung ryggsekk, så jeg er avhengig av transportmiddel for oppholdet mit der i sommerhalvåret.

### **Krav II, behovet må ikke knytte seg til tur-kjøring.**

Jeg vet ikke hva som egentlig defineres som «tur-kjøring», men tenker det som hittil er skrevet godt nok avskriver dette.

### **Krav III, behovet må ikke kunne dekkes på annen måte.**

Bortsatt fra det som jeg har sagt om snøscooterkjøring, er det eneste alternativ for transport et helikopter, og det håper jeg er klart at en som lever på pensjon ikke har råd til.

### **Krav IV, behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.**

Her er det mye å si om den traseen jeg bruker mellom Birkeli og Sørvika, men jeg kan starte med å si at jeg syns heller ikke det er vakkert å se ATV-spor på myrer. Mesteparten av den ca 3-4km lange veien går langs opparbeidet kjøreveg, ca 1,5km fra Sørvika til Tjønnan, og ca 1,5km fra Birkeli og dit. Det er den ca 500m lange strekningen langs Sør-Tjønnan som er mest problematisk, og som har blitt kilde for innvendinger. Likevel, den samme strekningen har vært ferdselsvei folk med og uten hest da det bodde folk her oppe, og de siste 60 årene for turfolk, samer med ATV og motorsykler, og for ATV-kjøring av elgkjøtt, i tillegg til min kjøring med ATV. Det har i år kommet bemerkning om at jeg lager flere spor langs denne myren, men tidligere har jeg fått kritikk for at jeg kjører for mye i samme spor. Det er faktisk min 6-hjulning med breie hjul som lager minst spor. De verste sporene er fra nevnte motorsykkkelkjøring, kjøring med nedlastede 4-hjulinger, og do med tilhenger. Hest med rytter har også trafikkert strekningen flere ganger med dype spor som resultat. Jeg vil påstå at om jeg slutter å kjøre der vil man ikke se forskjell.

Hvis det ikke hadde vært for avventing av planer om å legge en anleggsvei for bygging og vedlikehold av ny kraftlinje, så hadde jeg allerede nå hatt en alternativ rute inne i skogen langs denne myrstrekningen (se vedlagt kart). Den ruta er avtalt med grunneierne på Sandmoen, og vil bli gjennomført nå når jeg vet at anleggsveien er skrinlagt. I mellomtiden er jeg imidlertid avhengig av å få kjøre myrstrekningen.

Vedlegg 1  
22/406-5 K01

## Sagbruk på Birkeli

**Innledningsvis** vil jeg si at det vi nå kaller Birkeli er det som ble kalt Krokli i gamle dager, og det som i grunnboka heter Bjerkelia, med gårdsnummer 2 i Beiarn. Gården ble i 1905 delt i to bruk, nr 1 Krokli (Lars-gården) og nr 2 Gamslettli (Sakarias-gården). Når jeg nevner Birkeli her mener jeg Lars-gården. Jeg unngår å kalle det Krokli, siden det er like forvirrende. I Årboka for 2018 kan man lese om «Folk på Birkelia gjennom 350 år».



**Planting** av 10 000 gran ble gjort på Lars-gården i 1961, det meste på «heimteigen», men også en del nord for Sakarias-gården, i Gamsletta. Det var min familie som sto for den jobben, unntatt meg som var til sjøs den sommeren.

Bildet, som ble tatt i slutten av mai 2018, viser Lars-gården og plantefeltet sørvest for gården. Der kan det se ut som at skogen er mye ødelagt, og det trodde jeg da etter en vinter med frosttørke, men det viser seg nå at det var nesten ikke et eneste tre som døde.

Mange, inkludert meg selv, synes det passet dårlig med granskog på Birkeli, spesielt den mørke skogveggen ovenfor husene virket dystert, og ingen trodde den noen gang skulle komme til nytte. Det var skogbrukssjef Toralv Navjord (den eldre) som fikk overbevist min far til plantingen, han hadde nok vyer for fremtiden som vi andre ikke så da.

Skogen har vokst stor og fin, med mange trær over 30 cm diameter i brysthøyde, og vi skal se videre at vi kan være Navjord dypt takknemlig for hans initiativ. Jeg trodde lenge at det var sitkagran vi hadde, slik det er på Frostmoen og mange andre plasser langs kysten, men skogbrukssjefen i Bodø, Thor Arne Nesje, kunne godt se at det var vanlig norsk gran, og han visste at Toralv Navjord ikke ville plante sitkagran i Beiarn.

**Vedlikehold** har lenge vært ønsket for de husene på Lars-gården som var til nytte, etter at den ble fraflyttet i 1959. Det var hovedhuset, eller stua som vi sier, låven, bårstua med sjågen og ny-sjågen, bekkehuset, melhuset og smia som var aktuelle, mens utløer, sommerfjøsene var regnet som fortapte. Også fjøsen til Lars Kristian og Sofie var oppgitt, for låvetaket hadde kollapset under en snøskavl i 1957, året etter at de flyttet til Glomfjord.

Transport av materialer dit var ikke så enkelt, og da vi la panel på stua ble noe båret opp fra Eggesvika og noe fraktet med helikopter fra Kystriksveien. Senere ble det kjørt ting med snøscooter over Valnesvatnet. Det var både slitsomt, kostbart og farefullt.

**Eget sagbruk** hadde ingen forestilt seg før Viggo Einan var på Birkeli for oppmåling. Da spurte han meg hvorfor jeg ikke skaffet meg sag for å dra nytte av den fine granskogen. Jeg måtte jo bare tilstå at det hadde vi aldri tenkt på, men jeg hadde skjært vindfall med motorsaga til plank for stillaser. Det tok noen år før første forsøk med Logosol tømmerjigg og Partner motorsag, og ei hjemmelaget skinne. Med dette skar jeg en diger furustokk, men synes det var alt for tungvint og tidkrevende. Det gikk med mye bensin og flere omganger med fila, og det ble ikke særlig fine snitt.

**Båndsager** fra Logosol hadde jeg kjent til ei stund, men syns kostet for mye. Tilfeldigvis oppdaget jeg at det var en leverandør i Vikersund, bare en halvtimes kjøretur fra der jeg bor, som hadde agentur for Woodland Mills. Jeg tok meg en tur og fikk demonstrert og prøvd en modell som heter HM126, og ble veldig fornøyd. Den var nok litt enklere enn Logosol sin tilsvarende, men kostet bare halvparten, og Woodland Mills tilbød gratis frakt, så da ble det handel.

**Februar 2016** ankom saga til Halsan ved Valnesvatnet, og med godt vær og fint føre tok det bare tre turer med snøscooter og slede å få den til gårds. Basispakken kostet vel 30 tusen uten moms, men med 2 meter ekstra skinne, 10 ekstra band, band-kvesser, noen redskaper, overtrekk og moms kom den på ca 65 tusen, men fri frakt. Bortsett fra en kløtsj som ble utslitt av å sage materialene til saghuset har jeg bare godord å si om utstyret.



**Fjøsruinen** hadde stått som et utskjem i 60 år, og mange ideer om utnytting hadde vært diskutert, men nå skulle den endelig bli tatt i bruk, for her skulle det bli hus til saga. Denne muren er et gedigent håndverk utført av onkel Lars, noe som fortjener å bli tatt vare på og utnyttet. Etter å ha rensket gulvet og revet ut åpning for en bred port, ble saga midlertidig montert, og første oppgave for den ble å sage material til overbygg og tak.



**Første sag-økt** er 2"x4" og 4"x4" til reisverk og takstoler. Med 6 meter skinnegang kan jeg sage stokker på ca 5,2 meter. Det trener jeg for å unngå skjøt i undergurten til takstolen, for lysåpningen mellom murveggene er 4,7 meter.



**Støttingen**, som sikkert er over hundre år gammel, kommer nå til stor nytte, men hesten er erstattet med ATV'en. Alene, med dårlig rygg, er dette måten å transportere tømmer fra skogen. Med vinsja, og smart bruk av terrenget eller en liten stakk, får man store stokker på plass uten å løfte, og det er nesten ikke den plassen man ikke kommer frem med slepet.





**Takstolene** er på plass, med midlertidig presenning over, og det er klart for å sage 1"x4" for tro og vegger. Stokkene som ligger klar skal rekke til alt, og litt til.



**Oktober**, samme året som saga kom til gårds, var saghuset klar for vinteren, men takteking gjenstår og vinduer mangler.



**Taktekking** med knotteplast og torv ble ikke gjort før i 2018, og da fikk jeg hjelp av slekt og jaktlag til en stor dugnad. Plasten var lagt på før dugnaden, men det tok bare fire timer å stikke og å få dekt 80 m<sup>2</sup> tak med torv.



Ti måneder etterpå, 26. juni 2019 ser taket slik ut uten å ha sådd gressfrø. Her ser man tydelig at gresset er grønnere på andre siden. Til venstre vestsiden og til høyre østsiden.



**Den Gamle Låveveggen** mot sørvest har sett sine beste dager, og lenge trengt å få nytt panel. Materialet ble saget i fjor, og ligget for tørking over vinteren, og høsten 2019 er veggen klar for nye 100 år.



**Fraukjelleren** er et utmerket tørkerom. Her er det planker til gulv i saghuset som får ligge et år før det skal legges.



**Plankegulv** i saghuset er ingen sak når man har skog og sag. Som vi kan se er det noen planker som ser brukt ut, og det stemmer. Det er gjenbrukte plankene fra brua jeg lagde for å få torva frem til takraftet med ATV'en. Nå blir skinnegangen fastskrudd i gulvet, og permanent stabilt montert.





**Arbeidsbenk** i saghuset er godt å ha, og målet er at saghuset skal bli «teknisk avdeling» for gården. Her er alt treverk gjort med selv-sagde materialer. Tverrveggen til venstre har senere også fått veggpanel, og en stor høvelbenk fra bårstua. Skuffene har selvsagt rulleskinner.



**Bjørk** må vel være fint materiale til trapp i nytt bislag, så bjørk skal bli. Åtte fine trær ble lagt ned da bladene var ute tidlig i juni, og fikk ligge til de var visnet, for å trekke ut vann fra stammene. Mot slutten av august ble de kvistet og stokkene kjørt hjem til saga.



Stokkene ble kappet til lengder på ca 1,5 meter, sagt til 2"x3" og lagt til tork under press. Rommene under taket over murveggene var ypperlige tørkeplasser, og her blir de liggende til jeg får høvelmaskin. Når de er høvlet og avrettet ned til 40x60 mm skal de limes til ti trappetrinn.

**Kroknaustet** fikk nytt tak og røst av materialer sagt på Birkeli, fraktet til Eggesvika med ATV og til Kroken med båt.



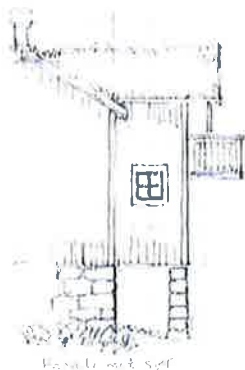
**Sjåogveggen** er så miserabel at den sårt trenger nye spikerslag og panel på veggen mot sør og øst. I fjor sommer ble det sagt vel 60 m<sup>2</sup> 1"x4" og stablet til tørk over vinteren. Her er det nok material til den høyeste veggen vi ser der oppe, og til røstveggen. Med de høye prisene på trematerial vi har nå har jeg regnet ut at det er nesten 15 000 kroner spart, og mye strev og slit med å få det opp hit.



**Fremtidige prosjekt** står i kø, både for nybygg og restaurering. Med saga er det nesten ikke grenser for hva man gir seg i kast med. Her hvor transport er et kjempeproblem, og nå når prisene på trelast er så høye, er det bare en fornøyelse å være både bygg-herre og -mester. Som pensjonist og enkemann blir det Birkeli hele sommerhalvåret, og da må man ha noe å gjøre.

**Vannturbin** er noe jeg har ønsket meg lenge, men ikke funnet noe passende som er tilgjengelig. I det siste har det imidlertid dukket opp et produkt som man kan kjøpe her i Norge, og som passer perfekt til et bekkefar i nærheten. Vi har lenge hatt vindmølle, men den har vist seg å være så upålitelig og sårbar at den her jeg bestemt meg for å gi opp til fordel for vannmølle. Til denne trenger jeg et lite skur, som trenger materialer fra saga.

**Nytt bislag** har også vært tenkt på lenge, og med materialene til trappa til tørk er det prosjektet allerede startet, og skisser tegnet.



**Kraftstolper**, som blir skiftet ut når høyspentlinja som går over marka vår skal fornyes, kan jeg få overta, og plassert med helikopter utenfor saghuset. Disse er trykkimpregnerte med kreosot og egner seg godt til planker for bruer og klopper. Vi har mange og lange veistrekninger som går over myr, hvor det ville vært fint å få lagt klopper, både for fotgjengere å komme lett og tørrskodd frem, og for å unngå dype spor etter ATV-trafikk.

**Gulv i gammelfjøset** er råttent og trenger nye planker for at det skal bli trygt å gå på, og rommet kan utnyttes. Det ligger med lett tilgang fra saghuset, og kan vær fin plass for lagring og tørking av materialer, aller bare plassere ting og utstyr i.

**Melhuset** var i ferd med å kollapse etter at syllstokker råtnet og hjørnesteiner forskjøv seg. Den ble midlertidig reddet for noen år siden, men trenger permanente tiltak, som nytt panel og ny syll.



Vedlegg 2  
22/406-5  
K01

