

Vedlegg – utdrag fra verneforskrift og forvaltningsplan

§ 2 Formål med vernet

Formålet med opprettelsen av Forollhogna nasjonalpark er:

- å bevare et stort, sammenhengende og i det vesentlige urørt fjellområde
- å bevare i naturlig tilstand landskapsformer og det biologiske mangfoldet med en variert vegetasjon med stort innslag av kravfulle plantearter og et rikt dyreliv med en høyproduktiv villreinstamme
- å verne om kulturminner og kulturlandskapsinnslag

§ 3 Vernebestemmelser

Motorferdsel generelt (§ 3, punkt 5.1)

Motorisert ferdsel til lands og til vanns, herunder bruk av luftfartøy lavere enn 300 meter er forbudt.

Utdrag fra forvaltningsplanen (kap. 4.4):

Utgangspunktet er at all motorisert ferdsel til lands og til vanns er forbudt i nasjonalparken. Det generelle forbudet gjelder også lavtflyving og bruk av modellfly, modellbåt o.l. Transport for noen formål er likevel tillatt, mens andre formål krever dispensasjon fra verneforskriften.

Det er et overordnet mål å holde omfanget av motorisert ferdsel i nasjonalparker på et absolutt minimum og begrense denne til det strengt nødvendige. Det er derfor naturlig at forvaltningsmyndigheten legger opp til en strengere forvaltningspraksis for motorferdsel i nasjonalparker enn det lov om motorferdsel i utmark og vassdrag gjør. Mest mulig av nødvendig nyttetransport bør utføres på vinterføre. Aktiviteter som krever motortransport må derfor planlegges ut fra dette overordnede målet.

Dispensasjoner for turkjøring vil ikke bli gitt. Med turkjøring menes fornøyles- eller rekreasjonskjøring, dvs. kjøring for turens skyld.

Rednings-, oppsyn- og forvaltningstjeneste mm (§ 3, punkt 5.2 a)

Motorisert ferdsel i forbindelse med militær operativ virksomhet, politi-, rednings-, brann- vern-, oppsyns- og forvaltningstjeneste er tillatt. Øvelseskjøring for nevnte formål er forbudt.

Kommentar: Med begrepet oppsyn i verneforskrifter menes oppsynsvirksomhet som er direkte hjemlet i lov, for eksempel oppsyn med hjemmel i naturmangfoldloven og fjelloven. Motorferdsel kan gjøres i forbindelse med de konkrete oppsynsoppgavene som fremgår av loven. For fjelloven gjelder for eksempel dette det oppsyn som Fjellstyrene gjør med hjemmel i fjellovens bestemmelser knyttet til småviltjakt, fiske etc. Eventuell kjøring i forbindelse med utleiehytter og annen virksomhet omfattes ikke av unntaket.

Uttransport av sjuke/skadde bufe (§ 3, punkt 5.2 c)

Nødvendig uttransport av *sjuke/skadde bufe* er tillatt når forvaltningsmyndigheten er varslet.

Utdrag fra forvaltningsplanen: Kjøring i forbindelse med uttransport av sjuke/skadde dyr skal bare skje når det av dyrevernmessige hensyn er helt nødvendig, og forvaltningsmyndigheten skal varsles på forhånd. Det er tilstrekkelig at det lokale nasjonalparkoppsynet (Statens Naturoppsyn eller andre) er varslet. Dersom det ikke oppnås kontakt med forvaltningsmyndigheten eller nasjonalparkoppsynet, kan transporten allikevel gjennomføres og varsling skal da skje i etterkant.

Vedlegg – utdrag fra verneforskrift og forvaltningsplan

Nødvendig transport av ved, materialer mm vinterstid (§ 3, punkt 5.3 a))

Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til *nødvendig transport av ved, materialer m.m.* til eksisterende setre, buer og hytter på snødekt mark, samt utkjøring av saltstein.

Utdrag fra forvaltningsplanen (Kapittel 4.4.2):

Det er ønskelig at mest mulig av nødvendig transport av ved, utstyr, materialer til vedlikehold etc. til setre, hytter og buer skjer med snøscooter på godt snødekt mark vinterstid av hensyn til terrengslitasje. Forvaltningsmyndigheten er innstilt på å være imøtekommende overfor søknader om slik transport som har et rimelig omfang. Der det ligger til rette for det bør den planlagte transporten organiseres gjennom for eksempel fjellstyrer (for fjellstyrenes bygninger) eller grunneierlag (for bygninger på privat grunn) og den bør legges opp slik at kjøringen i nasjonalparken minimaliseres. *En vil vurdere å gi flerårige tillatelser i slike tilfeller, gjeldende i f.eks. 3 eller 5 år.* Tillatelser til transport etter 15. april kan ikke påregnes gitt. I de årene påska er senere enn den 15. april, bør dispensasjon bare gis dersom transporten ikke er uheldig i forhold til i første rekke villreinkalvingen.

Utkjøring av saltstein (§ 3, punkt 5.3 c))

Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til utkjøring av saltstein på snødekt mark.

Utdrag fra forvaltningsplanen (Kapittel 4.4.3): Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til utkjøring av saltsteiner på snødekt mark (punkt 5.3.c). Slik kjøring er godt organisert og det benyttes gjerne faste områder i fjellet til oppsetting av slike steiner, selv om den eksakte plassering kan variere noe fra år til år, av hensyn til terrengslitasje og smittefare. Tillatelse til kjøring for dette formålet kan påregnes gitt når det legges vekt på å begrense antall kjøreturer, og at den utføres etter samordnede planer, f.eks. for å dekke utkjørings- behovet for hele sausankelag. Det vil for dette formålet være naturlig å benytte flerårige tillatelser. Tillatelser til kjøring etter 15. april kan ikke påregnes gitt. Det er også en mulighet for at kjøring for dette formålet kan tillates på barmark langs traséene nevnt i 4.4.3, med hjemmel i verneforskriftens punkt 5.3.b om transport av materialer, brensel og utstyr på de kartfestede kjøretraséene.

Kapittel 4.4.5 Motorferdsel på traktorveger/kjørespor i forbindelse med sauesanking

Enkelte av kjøretraséene som ligger innenfor nasjonalparken har vanligvis vært benyttet til motorferdsel i forbindelse med sauesanking om høsten, eksempelvis Hiåsjøveien i Midtre Gauldal og Fjellveien i Os. erneforskriftens punkt 5.3 gir ikke åpning for kjøring for dette formålet. Etter søknad kan det gis dispensasjon etter verneforskriftens § 4 (nå: naurmangfoldlovens § 48) for nødvendig kjøring på traséer som det er gitt åpning for annen nyttetransport på i forbindelse med sauesanking, når dette bidrar til å lette og effektivisere arbeidet. I denne vurderingen er det lagt vekt på at det er et nytteformål og at antall aktuelle besetninger er relativt begrenset slik at kjøreomfanget vil bli lite. Som vilkår for å få dispensasjon vil det bli stilt krav om at antall kjøretøyer begrenses til det som er absolutt nødvendig for å utføre sanking på en hensiktsmessig måte. Til dette transportformålet benyttes det ofte annet kjøretøy enn traktor, da dette er mer hensiktsmessig. Forvaltningsmyndigheten er innstilt på å kunne tillate bruk av den type kjøretøy som tidligere er benyttet til dette formål, forutsatt at dette ikke fordrer at veienes standard må heves.

Vedlegg – utdrag fra verneforskrift og forvaltningsplan

Nødvendig bruk av traktor på barmark (§ 3, punkt 5.3 b)

Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til *nødvendig bruk av traktor* på barmark etter *kartfestede eksisterende kjørespor/traktorveger* for transport av *materialer, brensel og utstyr* til hytter, buer og setre.

Utdrag fra forvaltningsplanen (kapittel 4.4.3):

Ut fra hensynet til verneinteressene er det viktig å unngå at traktorveger/kjørespor utvikler seg til bilveger. *Det er i forskriften derfor satt krav om bruk av traktor.* Forvaltningsmyndigheten vil ved vurdering av framlagte ønsker om transport på barmark på eksisterende kjøretraséer legge vekt på at *kjøringen må være nødvendig*, dvs. at det foreligger et dokumentert behov. Der bl.a. disse forutsetninger er oppfylt, er forvaltningsmyndigheten innstilt på å kunne gi flerårige tillatelser (3 eller 5 år) for motorisert ferdsel på følgende traktorveger- og kjørespor:

Kjøreadkomst på barmark inn til sørenden av Forollsjøen.

Bygningsmassen i sørenden av Forollsjøen i Os kommune og tilhørende bruk av denne medfører noe behov for å løse visse former for transport ved bruk av motorkjøretøy. Dette vil i første rekke omfatte transportbehov i forbindelse med "drifning" av fiskebuene, dvs. frakt av ved og utstyr samt materialer i forbindelse med nødvendig vedlikehold av buer og naust. Den samlede planen for bubebyggelse medfører at enkelte buer skal flyttes og et fåtall buer og naust kan nybygges. Dette betyr at det år om annet vil være behov for å frakte inn materialer og utstyr av noe større omfang. Forutsatt at:

a) all kjøring skal være nødvendig og knyttet til nytteformål,

b) at mest mulig av transporten utføres med snøscooter om vinteren, vil det totale behovet for å kunne kjøre på barmark inn til Forollsjøen kunne bli svært begrenset.

Forvaltningsmyndigheten vil legge til grunn at mesteparten av vedtransporten trolig kan skje ved bruk av snøscooter vinterstid. Det er også ønskelig at de som har fått løyve av kommunen til å drive leiekjøring kan utføre slike transportoppdrag. Disse vil som regel disponere materiell som kan frakte et relativt stort antall vedsekker på én tur.

Forvaltningsmyndigheten er imidlertid innstilt på å gi dispensasjoner for motorisert ferdsel i et rimelig omfang i barmarksesongen for å dekke det gjenstående reelle, men minimale transportbehovet.

Det er viktig å unngå at det kjøres med formål kun å frakte seg selv inn til sjøen for å fiske. Dette er ulovlig både i forhold til motorferdselloven og i forhold til verneforskriften for Forollhogna nasjonalpark.

Vedlegg – utdrag fra verneforskrift og forvaltningsplan

Nødvendig vedlikehold av kjørespor (§ 3, punkt 1.3 a)

Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til *nødvendig vedlikehold uten standardheving* av følgende eksisterende tekniske anlegg: Kommunikasjonsanlegget på Forollhogna, inntaksanlegget for Ya, bilvegen til Grøntjønna, traktorvegen til Hiåsjøen, *kjøresporene til Dalbusjøen og til Forollsjøen fra Såttåhaugen* og damanleggene i Fisktjønnområdet.

Kommentar: I verneforskriften står det at nødvendig transport til Forollsjøen sommerstid skal skje langs kjøresporet fra Såttåhaugen. Gjennom arbeidet med forvaltningsplan for nasjonalparken ble dette standpunktet endret slik at den nødvendige transporten nå skal skje langs Fjellveien. Se drøfting og konklusjon i utdrag fra forvaltningsplanen nedenfor.

Utdrag fra forvaltningsplanen:

Forvaltningsmyndigheten har hjemmel i verneforskriften til å gi tillatelse til å vedlikeholde en del spesifikt nevnte eksisterende tekniske anlegg uten standardheving. Med dette menes å kunne opprettholde standarden på anleggene som på vernetidspunktet. Kjøring på barmark til Forollsjøen bør i utgangspunktet begrenses til én hovedtrasé. Aktuelle kjøretraséer er det opprinnelige kjøresporet fra Såttåhaugen og den såkalte Fjellveien over Fjellsjøhøgda som har utgangspunkt i Kløftåsen.

Vurdering av kjørespor fra Såttåhaugen:

Gjennom verneplanprosessen fram til det endelige vernevedtaket for Forollhogna er det lagt til grunn at den aktuelle traséen bør være Såttåhaugveien. Dette har vært begrunnet i at denne traséen er den korteste, samt at den ligger lavere i terrenget og dermed er bedre skjermet for innsyn både når det gjelder nær- og fjernvirkning. I valg av kjøretrasé vil selvsagt kjørestrekning være et viktig moment. For en helhetlig vurdering vil det imidlertid også være viktig å vurdere landskapsmessige forhold samt eventuelle konflikter mellom ulike brukergrupper langs aktuelle traséer.

Kjøresporet fra Såttåhaugen er stedvis landskapsmessig skjemmende, særlig på den første halvdel av strekningen opp mot høydeplatået før det heller ned mot Forollsjøen. Dype hjulspor, stedvis med preg av en dyp forsenkning i hele kjøretrasébredden, har medført betydelig erosjon og utvasking. Enkelte deler av strekningen framstår som stygge sår i terrenget, særlig i enkelte stigninger og sideskjæringer. I noen våte partier og i noen stigninger, samt internt i buområdet, er det mange hjulspor ved siden av hverandre. Dette forsterker inntrykket av et landskapsmessig skjemmende inngrep.

Traséen er gjennomgått og vurdert av vegteknisk kompetent personell med tanke på hva som kreves av istandsettningstiltak for å restaurere/forskjønne traséen, og hva som kreves av tiltak for at traséen skal kunne bli en framtidig "bærekraftig" kjøreadkomst som står godt mot vær og vind. *Sistnevnte alternativ vil kreve påfylling av betydelige mengder grusmasser som må fraktes inn utenfra, et inngrep som i utgangspunktet er uønsket i en nasjonalpark.* Høye kostnader synes også å gjøre dette til et lite aktuelt tiltak å gjennomføre. Ved relativt enkle reparasjons-tiltak (lett planering/utsletting av kjørespor, graving av enkelte avskjæringsgrøfter m.m.) kan ferdselsveien på lang sikt kunne gi et landskapsmessig tilfredsstillende inntrykk, forutsatt at motorisert ferdsel opphører eller begrenses til et minimum.

Traktorveg fra Kløftåsen (Fjellveien)

Konsekvensen av forannevnte er at verneforskriften ikke hjemler adgang til å vedlikeholde den såkalte Fjellveien fra Kløftåsen over Fjellsjøhøgda til Forollsjøen på den strekningen vegtraséen vil ligge innenfor nasjonalparken. Eventuell dispensasjon for vedlikehold må derfor hjemles i § 4 i verneforskriften (i dag: naturmangfoldlovens § 48).

Vedlegg – utdrag fra verneforskrift og forvaltningsplan

Retningslinjer for vegvedlikehold:

Tillatelse til å vedlikeholde bilvegen til Grøntjønnan, traktorvegene til Hiåsjøen og til Forollsjøen fra Kløftåsen (Fjellveien) og kjøresporene til Dalbusjøen og til Forollsjøen fra Såttåhaugen uten standardheving kan påregnes gitt.

Traktorveger og kjørespor kan vedlikeholdes med tanke på opprettholdelse av dagens standard. Det bør kunne gis flerårige dispensasjoner, eksempelvis for 3 eller 5 år om gangen. Ønsker/ planer om ytterligere opprusting/standardheving krever behandling av forvaltningsmyndighet som en dispensasjonssak etter verneforskriftens § 4. (Kommentar: i dag naturmangfoldlovens § 48). Løsmasser til vedlikehold må hentes utenfor nasjonalparken.

Status og tiltak spesifisert i forvaltningsplanen(2004)

Fiskebuene ved Forollsjøen ligger spredt på et relativt stort område. *Buområdet bærer preg av at det kjøres noe tilfeldig for å komme fram til de enkelte buene. Flere steder er det skjemmende traktorspor i terrenget. Det synes særlig påkrevet å få reparert og gjort stabil ved enkle tiltak en strekning på 50-100 meter over et bløtt parti som forbinder den østre og vestre delen av buområdet.*

Tiltak:

- Utarbeide en fotodokumentert tilstandsbeskrivelse av kjøretraséene
- Lage planer for vedlikehold av kjøretraséene i området, herunder eventuelle reparasjons-tiltak.

Vern mot inngrep i landskapet (§ 3, punkt 1.1)

Landskapet er vernet mot tekniske inngrep av enhver art, som for eksempel oppføring av bygninger, anlegg og faste innretninger, *vegbygging*, vassdragsregulering, oppdemninger, *uttak, oppfylling, planering og lagring av masse*, sprenging og boring, drenering og annen form for tørrlegging, *flytting og fjerning av stein* og blokker eller mineraler, bergverksdrift, framføring av luft- og jordledninger, nydyrking, bakkeplanering, planting, bygging av bruer og klopper, oppsetting av skilt, merking av stier og løyper o.l. Kulturminner skal beskyttes mot skade. Opplistingen er ikke uttømmende.

Naturmangfoldloven

Motorisert ferdsel skal ikke føre til skader på terreng og vegetasjon. Det vises til naturmangfoldlovens §§ 6, 10 og 11 i forhold til aktsomhetsplikt, miljøforsvarlige teknikker og hvem som skal dekke kostnader ved forringelse (skader på terreng og vegetasjon). Se nedenfor.

§ 6.(generell aktsomhetsplikt)

Enhver skal opptre aktsomt og gjøre det som er rimelig for å unngå skade på naturmangfoldet i strid med målene i §§ 4 og 5. Utføres en aktivitet i henhold til en tillatelse av offentlig myndighet, anses aktsomhetsplikten oppfylt dersom forutsetningene for tillatelsen fremdeles er til stede.

§ 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

§ 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.