



Arkivsaksnummer: 2023/38274-4

Saksbehandler: Trond Erik Buttingsrud

Dato: 12.02.2024

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hallingskarvet nasjonalpark	2-2024	14.02.2024

Klage på vedtak - Hallingskarvet nasjonalpark - motorferdsel til Tuftetangen i Ynglesdalen sesong 2024 - 2026.

Forvalters innstilling

Hallingskarvet nasjonalparkstyret finner ikke at klagen gir grunnlag for å endre vårt delegerte vedtak av 27.10.2023. Klagen oversendes derfor til endelig behandling i Miljødirektoratet.

--- slutt på innstilling ---

Dokumenter i saken

Saksopplysninger

Etter delegert myndighet ble det i sak 41-2023 gjort vedtak om dispensasjon til motorferdsel til 41/43 Ynglesdalen/Tuftetangen for sesong 2024-2026 i Hallingskarvet nasjonalpark. Formålet med motorferdselen var bruke av snøskuter for å frakte ved, varer og materialer til hytte.

Grete Blørstad har i e-post av 16.11.2023 klaget på deler av vedtaket. Grete Blørstad er part i saken, og klagen har kommet inn innenfor klagefristen.

Lovgrunnlaget.

I verneforskriften for Hallingskarvet nasjonalpark § 3 pkt. 6.1, er det et forbud mot motorferdsel på land, vatn og i lufta under 300 meter.

Forvaltningsmyndighetene kan etter verneforskriften § 3 pkt. 6.3 e gi dispensasjon til bruk av motorkjøretøy til transport av utstyr og ved til hytter og støler.

Vedtaket av 27.10.2023 er et enkeltvedtak som kan påklages i henhold til forvaltningsloven § 28, jf. § 2 første ledd bokstav b. Hallingskarvet nasjonalparkstyret er første instans ved behandling av klagen.

Klagens innhold.

Blørstad klager på følgende punkt i vedtak i sak 41-2023: «Motorferdselen kan gjennomføres i tidsperioden 1. april til 30. april». Bakgrunnen for klagen er at vilkåret etter klagers synspunkt ikke er den beste løsningen totalt sett, og ber Hallingskarvet nasjonalparkstyret om

å omgjøre vedtaket slik at motorferdselen kan gjennomføres i tidsperioden 15. mars til 30. april.

- Korteste transportstrekning er over Strandavatn, fra Storestølen ved Fv. 50
 - Strandavatn er et regulert vassdrag med en reguleringshøyde på 28 meter med HRV på 978 moh og LRV på 950 moh. Generelt er isen mere usikker på regulerte vann. Strandavatn blir nedtappet gjennom vinteren, og isen blir da mer oppsprukket enn på et uregulert vann
 - Dårlig is kan i perioder gjøre det vanskelig å komme fram over Strandavatn. Dette gjelder ikke bare i vårsmeltinga, men også ved store snøfall i løpet av vinteren som kan gi overvann (sørpe) og gjøre isen uframkommelig.
 - Ved å ha et lengere tidsrom for transport, vil dette kunne tilpasses føret på en mye bedre og forutsigbar måte.
 - Transport over regulert vann krever mere planlegging og er mere væravhengig enn transport på «fast mark». Det er veldig sjeldent vi har transporterer inn ved og gass så seint som i april. Vi har prøvd å planlegge denne transporten til perioden fra 15. februar – ca 1. april for å få best mulig underlag å transportere på.
 - Transportruta fra Fv 50 ved Storestølen over Strandavatn er ca 3,4 km hvorav ca 1,4 km og ca 56 høydemeter (ved LRV) er i nasjonalparken. Reguleringshøyde på Strandavatn er 28 meter.
 - Alternativ transportrute fra Fv 50 ved Myrland, inn til Raggsteindalen og videre over fjellet til Tuftetangen i Ynglesdalen, er en strekning på ca 17 km, hvorav ca 5 km og 200 høydemeter er i Hallingskarvet nasjonalpark. Dette er 5 ganger så langt som over Strandavatn, og vil gi unødvendig lang transport.
- Vinterbeiteområdene vil i minimal grad bli berørt ved transport fra Storestølen ved Fv. 50.
 - Tuftetangen ligger helt i yttergrensa av nasjonalparken, og transport fra Storestølen vil i minimal grad påvirke vinterbeiteområdene.
 - I tillegg ligger transportruta i skogkledde områder nede i Ynglesdalen, og ikke på snaufjellet som reinen vil foretrekke.
- Transport via Raggsteindalen vil gi en større miljøbelastning
 - Alternativ trase fra Fv. 50 ved Myrland, inn til Raggsteindalen og over til Tuftetangen i Ynglesdalen går gjennom deler av vinterbeiteområde som normalt er mere brukt enn området rundt Tuftetangen.
- Samlet belastning av all ferdsel i området må vurderes og vektlegges, både motorisert og ikke motorisert ferdsel
 - Påska er den perioden på vinteren med mest ferdsel i forbi Tuftetangen, uavhengig av om påska er i mars eller i april. Trafikken består i hovedsak av dagsturister på ski som følger stikkaløypa i Ynglesdalen. Noen går helt inn til Finnebotn, andre snur før de kommer så langt. Det er stort sett folk som kommer fra hyttene som ligger rundt Storestølen ved Strandavatn.
 - Normalt sett prøver vi å gjennomføre den tyngste transporten i perioden 15. februar og ut mars. Det gjelder transport av ved og gass. Transport av proviant har vi forsøkt å legge til påska, når vi likevel skal på hytta.
 - Værforhold spesielt i påska er avgjørende for det totale vedforbruket på Tuftetangen i løpet av et år. Vanligvis planlegger vi å ha ved for et års forbruk når vi frakter inn ved. Samtidig har vi fram til nå kunne kalkulert med at vi ved behov kan supplere med ved før påska neste vinter. Det vil vi ikke ha mulighet til med de vilkår for transport som nå er gitt.
 - Alternativet er å ha nok ved og gass for to års forbruk. Det har vi ikke lagringsplass til.
 - Det er den samlede belastningen av ferdsel som påvirker villreinen. Det gjelder både motorisert og ikke motorisert ferdsel. Vi kan derfor ikke se nødvendigheten av å forby motorisert ferdsel i hele mars.

Vedlagt ligger delegert vedtak fra 27.10.2023, og brev med klage fra Grete Blørstad.

Vurdering

I vurderingen av denne saken blir det sett på utfordrende kjøreforhold over Strandavatnet. I tillegg blir det sett på føringer for å samle motorferdsel til april, opp mot motorferdsel som ikke konkret medfører økt belastning for villrein.

Tilbake i 2022 ble det i nasjonalparkstyre gitt føringer for hvordan motorferdselsdispensasjoner skulle behandles. Det har over flere år vært radiomerka villrein i nasjonalpark. Hvordan merka villrein beveger seg gir oss en føring på hvor villreinen trekker. På vinteren har villreinen brukt de østlige områdene av nasjonalparken, både på sørsiden og nordsiden av Hallingskarvet. Med bakgrunn i dette ble det i 2022 gjort endringer i hvordan motorferdselsdispensasjoner ble utformet. Dispensasjoner som ikke var knyttet til et bestemt tidspunkt, eksempelvis utkjøring av saltstein og transport av varer til hytter, ble samlet til april måned. Dette for å gi villreinen mest mulig ro på vinteren, og i de perioder villreinen var i de østlige delene av Hallingskarvet nasjonalpark. Dette prinsippet er også gjeldende for dispensasjonen som er gitt til Blørstad.

Vedtaket som er påklaget inneholder en beskrivelse av trase som skal brukes. Dette er over Strandavatnet. Samtidig er det lagt inn en alternativ trase som kan benyttes om det er usikre isforhold på vatnet. Klager påpeker at det kan være usikre isforhold på Strandavatnet, og at alternativ trase er en lengre transportetappe som i større grad berører nasjonalparken. Forvalter bekrefter at det forekommer overvann på Strandavatnet. I følge regulanten av Strandavatnet, Hafslund Eco Vannkraft, er overvannet styrt av snømengder som presser isen ned og værforhold. Det blir da lommer med overvann som kan endre sin plassering over tid. Hafslund Eco Vannkraft hadde ikke en oversikt over hyppigheten av overvann eller når på året dette var mest framtrødende. Forvalter mener at april måned er et langt nok tidsintervall for å finne gode isforhold over Strandavatnet. I tillegg kan alternativ trase benyttes om det enkelte år er svært dårlige isforhold.

Klager påpeker at det ikke blir gjort en vurdering av den totale ferdsel i Ynglesdalen i behandlingen av søknaden. Som nevnt i kapitelet over, er utgangspunktet for behandlingen av tidspunkt for transporten begrunnet i føringer om å samle motorferdsel til april. Forvaltningsmyndigheten har som oppgave å behandle søknader om motorferdsel og har i denne sammenheng benyttet seg av de vurderinger som er gjort opp mot villrein. Forvalter mener at de vilkår og begrensninger som er satt ikke er i strid med de føringer som er gitt i forvaltningsplanen for Hallingskarvet nasjonalpark. Forvalter vil også bemerke at det jobbes med ferdsel fra turfolk i nasjonalparken. Dette er et mer sammensatt problem, og det ligger ikke inne bestemmelser i verneforskriften eller forvaltningsplanen som direkte kan benyttes til å styre menneskelig ferdsel til fot eller på ski.

Slik Tuffehytta til Blørstad er plassert i Ynglesdalen ligger den utenfor de områdene som er mye brukt av villrein. Ved og å følge klager sitt ønske om utvidet tidsramme fra 15. mars til 30. april, vil dette i liten grad endret påvirkningen på villreinen eller annet vilt i området. Etter forvalter sin mening handler dette i større grad om nasjonalparkstyre skal følge de føringer som er gjort i forhold til å samle motorferdselen til april måned. I nåværende og tidligere dispensasjoner som er gitt ligger det inn et krav om å kontakte Statens naturoppsyn (SNO) for å høre om de er kjent med om det er villrein i område der transporten skal foregå. Dette krever at SNO har god oversikt over hvor villreinen står. Ikke minst har radiomerka dyr bidratt til denne kunnskapen. De dyr som er radiomerka i dag er merka ut fra CWD hensyn. Ved, forhåpentligvis, en avslutning av CWD-tiltak, vil radiomerking bli tatt av villreinen. Etter forvalter sin mening er det bedre å skille bruk av fjellet i tid og rom, enn å framskaffe en detaljert kunnskap om villreinen sin plassering, for så å ha en «dynamisk» forvaltning inn i

det som er definert som vinterbeiteområde for villrein. Beholde føringer om at mest mulig motorferdsel blir lagt til april, er derfor en viktig føring å holde ved.