

Møteinkalling

Utval: Jostedalsbreen nasjonalparkstyre
Møtestad: Jostedalsbreen nasjonalparksenter i Oppstryn
Dato: 24.04.2017
Tidspunkt: 10:30

Velkommen til Jostedalsbreen nasjonalparkstyre sitt andre styremøte i 2017!

Møtestaden denne gong er på Jostedalsbreen nasjonalparksenter i Oppstryn.

Kl. 10:30 Introduksjon av nasjonalparksenteret og planar framover v/ ny dagleg leiar Mari Jacobsen og sals- og marknadsansvarleg Wenche Nesje.

Kl. 11:30 Lunsj

Kl. 12:00 Styremøte

Møtepapira vil også ligge på nasjonalparkstyret sine heimesider.

www.nasjonalkyststyre.no/jostedalsbreen

Eventuelt forfall må meldast snarast til nasjonalparkforvaltaren. Vararepresentantar møter etter nærmere beskjed.

Vel møtt til Oppstryn!



Saksliste

Utvals-saksnr	Innhald	Lukka	Arkiv-saksnr
ST 8/17	Godkjenning av innkalling og dagsorden		
ST 9/17	Val av eitt styremedlem til å skrive under protokoll		
ST 10/17	Orienterings- og drøftingssakar		
ST 11/17	Jostedalsbreen nasjonalparkstyre - løyve til motorisert ferdslle og restaurering/oppgradering av driftevegen til Storesetra - Erdalen beitlag		2016/4136
ST 12/17	Jostedalsbreen nasjonalpark - helikopterløyve og vidareføring av eksisterande snømålar i Oldedalen - Statens vegvesen		2016/3496
ST 13/17	Jostedalsbreen nasjonalpark - løyve til landing med helikopter ved Skålåbu 2017 - 2020 - Bergen og Hordaland turlag		2017/900
ST 14/17	Jostedalsbreen nasjonalparkstyre - utbetring av sel på Bødalsseter - Kolbeinsselet 77/1		2017/970
ST 15/17	Eventuelt		

Orienterings- og drøftingssakar:

1. Framdrift i kunnskapsinnhentinga for besøksstrategien. Budsjett for brukarundersøkinga.
2. Saka om det endra taket på selet på Bødalsseter. Oppfølginga frå Miljødirektoratet.
3. Om vinterstenging av Skålåtårnet, dialog med Bergen og Hordaland turlag.
4. Helikopterflyging - brot på vilkår i løyve.
5. Høyring om landbruksveg på Tjuen, Loen.
6. Skålastien som kandidat til Nasjonale turiststiar.
7. Norsk Institutt for Naturforsking (NINA) kjem til nasjonalparken i august for å kartlegge naturtyper og sårbarheit.
8. Status for gjennomføringa av styret sine prioriterte tiltak for sesongen 2017.
 - a. Referat frå synfaring i Erdalen
 - b. Resten av tiltaka
9. Samling av nasjonalparksentra rundt breen til erfearingsutveksling.
10. SNO v/ Anne Rudsengen tar oss med langs stiene og dei viktigaste innfallsportane i nasjonalparken.

ST 8/17 Godkjenning av innkalling og dagsorden

ST 9/17 Val av eitt styremedlem til å skrive under protokoll

ST 10/17 Orienterings- og drøftingssakar



Arkivsaksnr: 2016/4136-0

Saksbehandler: Maria Collett Knagenhjelm

Dato: 10.04.2017

Utval	Utvalssak	Møtedato
Jostedalsbreen nasjonalparkstyre	11/17	24.04.2017

Jostedalsbreen nasjonalparkstyre - løyve til motorisert ferdslle og restaurering/oppgradering av driftvegen til Storesetra - Erdalen beitelag

Innstilling frå forvaltar

Jostedalsbreen nasjonalparkstyre gjev løyve, jf. verneforskrifta for nasjonalparken kap. IV, punkt 1.3, 1. strekpunkt, Erdalen beitelag v/ Joar Tjellaug for restaurering/oppgradering av driftvegen frå nasjonalparkgrensa og inn mot Storesetra i Erdalen, Stryn kommune.

Arbeidet skal følgje rapporten frå Utmarksressurs 2016 *Restaurering av driftveg mot Storesetra i Erdalen, Jostedalsbreen nasjonalpark*, samt referat frå møte på rådhuset i Stryn den 22. februar og referat frå synfaring i felt den 6. april 2017 med beitelaget.

Innanfor nasjonalparkgrensa inkluderer oppgraderinga av driftvegen oppmuring av stadeigen stein for å utvide breidda på driftvegen forbi Hesthamaren, påfylling av grus med spalter og stikkrenner på vanskelege punkt, samt restaurering av den eksisterande muringa/steinlegginga der vegen/råsa har sklidd ut eller ikkje er tilfredsstillande jf. planen.

Jostedalsbreen nasjonalparkstyre gjev også løyve, jf. verneforskrifta punkt 4.3, 2. strekpunkt, til motorisert ferdslle med helikopter, elgtrekk, liten traktor og/eller liten gravemaskin med gummibelte med det føremål å frakte stein eller grus, samt i arbeid for å jamne til dei krevjande delane av driftvegen der kyrne ikkje kjem seg fram. Løyvet vert gjeve på følgjande vilkår:

1. Det skal ikkje nyttast motorisert ferdslle meir enn absolutt naudsynt, og det skal takast omsyn til friluftsliv og dyreliv.
2. Motorferdsla skal i utgangspunktet ikkje gjennomførast på helgedagar, offentlege fridagar eller på heilagdagars av omsynet til friluftslivet.
3. Helikoptertransport av grus/stein er avgrensa til maks 50 landingar. Dersom det blir naudsynt å utvide tal turar utover i prosjektet, får forvaltar delegert dette myndet frå nasjonalparkstyret.
4. Løyvet gjeld i utgangspunktet i juli, august, september og oktober 2017.



Løyve til motorisert ferdsløs må også innhentast frå Stryn kommune og frå grunneigarane.

Saksopplysingar

Dokument i saka:

- Rapport frå Utmarksressurs as, 2016: Restaurering av drifteveg mot Storesætra i Erdalen, Jostedalsbreen nasjonalpark
- Bestillingsdialogen for 2017 og 2016
- Referat frå møte i Stryn kommune den 22. februar 2017
- Referat frå synfaring til Erdalen den 6. april 2017

Søknaden vert vurdert etter:

- Forskrift om vern av Jostedalsbreen nasjonalpark
- Lov om bevaring av naturens mangfold (naturmangfoldlova)
- Forvaltningsplanen for Jostedalsbreen nasjonalpark
- Skjøtselsplan for Bødalen, Erdalen og Sunndalen i Jostedalsbreen nasjonalpark

Om prosjektet

Erdalen er ein sidedal til Strynedalen i Oppstryn. Restaureringsprosjektet tek føre seg ei 1,4 km lang strekning, med startpunkt ved enden av traktorvegen i Erdalen ved Loppeset.

Driftevegen fører mot Storesætra, som er endepunkt i dette prosjektet. Ruta er del av den gamle ferdsløs- og driftevegen gjennom dalen, og vidare austover mot Skjåk.

Formålet med tiltaket er primært å restaurere for å ivareta og synleggjere den gamle vegen som eit kulturhistorisk minne. Det beiter mykje storfe og sau i området, noko som er viktig for landskapet, og særleg kulturmiljøet på setervollen. Å gjøre ferda etter vegen inn mot setra trygg for storfe kan føre til at fleire bruk med beiterett i dalføret vil nytte seg av sommarbeite her inne.

Ein god og trygg sti vert og meir brukt av folk, og vil legge til rette for meir *utøving av tradisjonelt friluftsliv*, slik verneformålet også er formulert. Nasjonalparkstyret ser på ein auke i vandring langs tradisjonelle ferdelsruter som noko positivt både for folkehelse, og lokalt og regionalt reiseliv.

Det er ei aukande interesse for friluftsliv innover langs driftevegen i Erdalen, og restaureringsarbeidet vil auke kvaliteten på turopplivinga til dei mange besökande. I 2016 var det mellom 2000 og 3000 som skreiv seg inn i trimboka på Storesætra, erfaringsmessig er det også mange som ikkje skriv seg inn i boka. Det var 700 biler som betalte bompengeavgift i fjor, ei god auke frå tidlegare år. Fleire av hotella i området tilrår denne turen til utanlandske turistar i området.

Lovgrunnlag

Føremålet med vernet av Jostedalsbreen nasjonalpark er i forskriften datert den 25. oktober 1991 omtala slik:

- å verne eit stort, variert og verdfullt breområde med tilhøyrande område frå lågland til høgfjell, med plante- og dyreliv og geologiske førekommstar i naturleg eller i det vesentlege naturleg tilstand
- å gje høve til naturoppleveling gjennom utøving av tradisjonelt friluftsliv som er lite avhengig av teknisk tilrettelegging
- å verne om kulturminne og kulturlandskap



I Jostedalsbreen nasjonalpark er landskapet verna mot alle inngrep, mellom anna graving og påfylling av masse, (...), boring, drenering og andre formar for tørrlegging, (...) bakkeplanering, (...) og liknande (verneforskrifta § IV, punkt 1.1). I punkt 1.2. står det at eksisterande bygningar og anlegg m.v. kan haldast ved like i tråd med byggeskikken på staden, men ikkje endrast, byggjast om eller utvidast (...).

I verneforskrifta punkt 1.3 står *Forvalningsstyresmakta, eller den som får fullmakt til det kan når særlege grunnar ligg føre gje løye til* (1. strekpunkt) - *byggje, ombyggje, utvide, eller endre bygningar m.m. som nemnd under punkt 1.2. Bygningane skal vere i tråd med tradisjonell byggjeskikk på staden og tilpassast landskapet i området.* Formuleringa **m.m.** inkluderer i denne konteksten den gamle driftvegen.

I Jostedalsbreen nasjonalpark er det ingen restriksjonar på ferdsel. Å gje høve til utøving av enkelt friluftsliv er ein del av verneføremålet for nasjonalparken. I forvalningsplanen for Jostedalsbreen nasjonalpark står det mellom anna at problem med slitasje *kan bøtast på anten ved "positive" (kanalisering og tilrettelegging) eller "negative" (restriksjonar og forbod) tiltak.*

Dei gamle driftvegane i Jostedalsbreen nasjonalpark er ein viktig del av landskapsbiletet, og tiltaket skal difor også vurderast etter dei «miljørettslege prinsippa» i §§ 8-12 i naturmangfaldlova (nml.), jf. nml. § 7, og føremålet med nml. (§ 1): *«Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved berekraftig bruk og vern (...).»*

Jostedalsbreen nasjonalparkstyre prioriterte driftvegen til Erdalen på første plass, som det viktigaste tiltaket, i bestillingsdialogen med Miljødirektoratet. Direktoratet prioriterte også å gje midlar til dette tiltaket, og beitelaget i Erdalen har teke på seg prosjekteigarskapet. Beitelaget har ei avtale med Utmarksressurs as om prosjektleding.

Det er naudsynt med avgrensa påfylling av masse, oppattmuring av stein, breidding av vegen ved Hesthamaren og enkelte andre punkt der kyrne lett spreier seg i terrenget vekk frå vegen. Forvaltar vil elles syne til rapporten frå Utmarksressurs as om detaljar kring oppgraderinga/restaureringa av driftvegen inn Erdalen.

<http://nasjonalparkstyre.no/no/Jostedalsbreen/Planer-og-publikasjoner/Rapportar/>

Med erfaringa som forvaltinga, i samarbeid med Utmarksressurs as, har frå stiprosjekt dei siste åra i og utanfor nasjonalparken, vil vi tru at det er naudsynt med inntil 50 helikopterlandinger i samband med arbeidet. Det er likevel vanskeleg å vite heilt sikkert, og det bør være høve for forvaltar å kunne utvide dette talet på kort varsel dersom det er naudsynt av omsyn til prosjekten i prosjektet.

Vurdering

Målet med restaureringa av driftvegen i Erdalen er å få kyrne fram og tilbake frå Storesetra på best mogeleg måte, for slik å styrke og oppretthalde verneføremålet om å verne om kulturminne og kulturlandskapet. Det er gjengroing på setra (jf nml § 8 og 9), og mange i Erdalen som driv med kyr har ønskt denne oppgraderinga i lengre tid. Jf. nml §§ 9 og 12 er det bra å oppgradere driftvegen no, mens det framleis er stor interesse i dalen for å føre kyr



fram til setra. Det er god kulturlandskapspleie å bidra til at beitetrykket blir oppretthalde, og med i overkant av 200 kyr på setra kvar sommar vil ein kunne halde landskapet oppe på best mogeleg måte mange år framover. I 2015 løyvde nasjonalparkstyret midlar til krattrydding på setrevollene i Erdalen også. Kunnskapsgrunnlaget er godt (jf nml § 8). Jf. naturbase er stølsvollen på Storesetra definert som naturbeitemark under kategorien *viktig*.

Naturmangfaldlova sin § 11 vurderer forvaltar som lite relevant i denne saka. Men dei gamle murane langs driftvegen må få stå, og det skal være lite iaugefallande med breidding av der det er gamle murar frå før. Grusing enkelte stadar er naudsynt, og vil ikkje være «restaurering», men oppgradering. Jf. prosjektplanen skal dette likevel være av avgrensa omfang der det ikkje er andre alternativ (jf nml § 12). Kyrne i dag er i dag tyngre og større, og har noko andre krav enn kyrne hadde på 1600-talet, og forvaltninga har god erfaring med grusing på enkelte stadar (nml § 10) for at kyr skal kunne ferdast lettare. Ei lita gravemaskin med gummibelte vil kunne ta seg varsamt fram langs driftvegen utan å lage spor (nml § 12). Der det ikkje lenger er mogeleg eller tolbart på underlaget å komme fram med liten traktor for massetransporten, må helikopter nyttast (nml §§ 8, 9, 12).

Forvaltar vurderer restaureringa/oppgraderinga av driftvegen i Erdalen til å være meir omfattande enn å kunne definerast som vedlikehald (ut i frå forskrifta sitt punkt 1.2, 2. strekpunkt), og legg framlegg til vedtak fram for nasjonalparkstyret med heimel i verneforskrifta sitt punkt 1.3, 1. strekpunkt. Aktuelle løysingar på kvart av dei vanskelege stadene langs driftvegen er, og vil bli, diskutert med både beitelaget, SNO og Utmarksressurs as.

Ved å gje løyve til motorisert ferdsle for ei avgrensa periode for å styrke verneverdiane vurderer forvaltar at fordelane med oppgraderinga av driftvegen er større enn ulempene.



Arkivsaksnr: 2016/3496-0

Saksbehandler: Maria Collett Knagenhjelm

Dato: 29.03.2017

Utval	Utvalssak	Møtedato
Jostedalsbreen nasjonalparkstyre	12/17	24.04.2017

Jostedalsbreen nasjonalpark - helikopterløyve og vidareføring av eksisterande snømålar i Oldedalen - Statens vegvesen

Innstilling frå forvaltar

Jostedalsbreen nasjonalparkstyre gir løyve, med heimel i verneforskrifta kapittel IV, punkt 4.3, 3. ledd, til Statens vegvesen v/ Arnstein Ommedal/ Jens Tveit, for flyging med helikopter i samband med tilsyn og seinare nedtaking av snømålaren ved Ramnefjellbreen i Oldedalen, på følgjande vilkår:

1. Løyvet gjeld inntil ein (1) helikoptertur pr. år fram til og med 2019, og det skal takast omsyn til fugleliv og ev friluftsliv i området.
2. Løyvet til å fly helikopter er mellom 1. juli og 1. mars.
3. Sekretariatet (93 66 42 56) eller Statens naturoppsyn v/ Anne Rudsengen (959 63 888) skal få melding seinast dagen før planlagt flyging.

Jostedalsbreen nasjonalparkstyre gir løyve, med heimel i verneforskrifta kapittel IV, punkt 1.3, 1. ledd, til Statens vegvesen v/ Arnstein Ommedal/Jens Tveit, til utviding av perioden for snømålaren i fjellsida over Sandnes i Oldedalen, nedanfor Ramnefjellbreen, på følgjande vilkår:

1. Snømålaren skal fjernast når den ikkje lenger er i aktiv bruk, seinast 1. september 2019.
2. Det skal ikkje ligge att søppel og skrot etter arbeidet.

Etter at masta er teke ned i 2019 skal kortfatta rapport sendast nasjonalparksekretariatet.

Statens vegvesen har ansvar for å ta kontakt med grunneigar og Stryn kommune i samband med forlenginga av installasjonen, samt løyve til motorferdsel.



Saksopplysningar

I styresak 42/16 frå den 31.10.2016 vedtok Jostedalsbreen nasjonalparkstyre å gje løyve til Statens vegvesen for oppsetting av snømålaren over Sandnesfonna i Oldedalen. Lokaliteten er rett nedanfor Ramnefjellbreen. Årsaka var vegvesenet sitt massedeponi nede langs vegen, og skredovervakinga av anlegget. Vi viser til den tidlegare styresaka for meir informasjon om bakgrunnen for saka. Vegvesenet ønskja å ha snømålaren oppe ein vintersesong, og fjerne den over sommaren 2017 for å trygge dei som arbeida på massedeponiet. Dei fekk også løyve til helikopterflyging i samband med oppsetting og nedtakking av masta.

I e-post datert 1. mars 2017 søker Statens vegvesen om å vidareføre masta, helst til sommaren 2019. Målingane gjennom vinteren har gitt verdifull informasjon til Vegvesenet under anleggsarbeidet. Datamaterialet har i tillegg vore nyttig i snøskredvarslinga på varsom.no. I tillegg har eit forskingsprosjekt i regi av Universitetet i Oslo vist interesse for temperaturmålingane. Arnstein Ommedal skriv i søknaden: *Med bakgrunn i desse gode erfaringane søker vi difor om å vidareføre installasjonen, aller helst til sommaren 2019. Dette gir ein lengre og betre måleserie for forskingsprosjektet samstundes som skredvarslinga får gode temperaturmålinger, og på sikt kan vurdere om ein permanent værstasjon er naudsynt så høgt til fjells.*

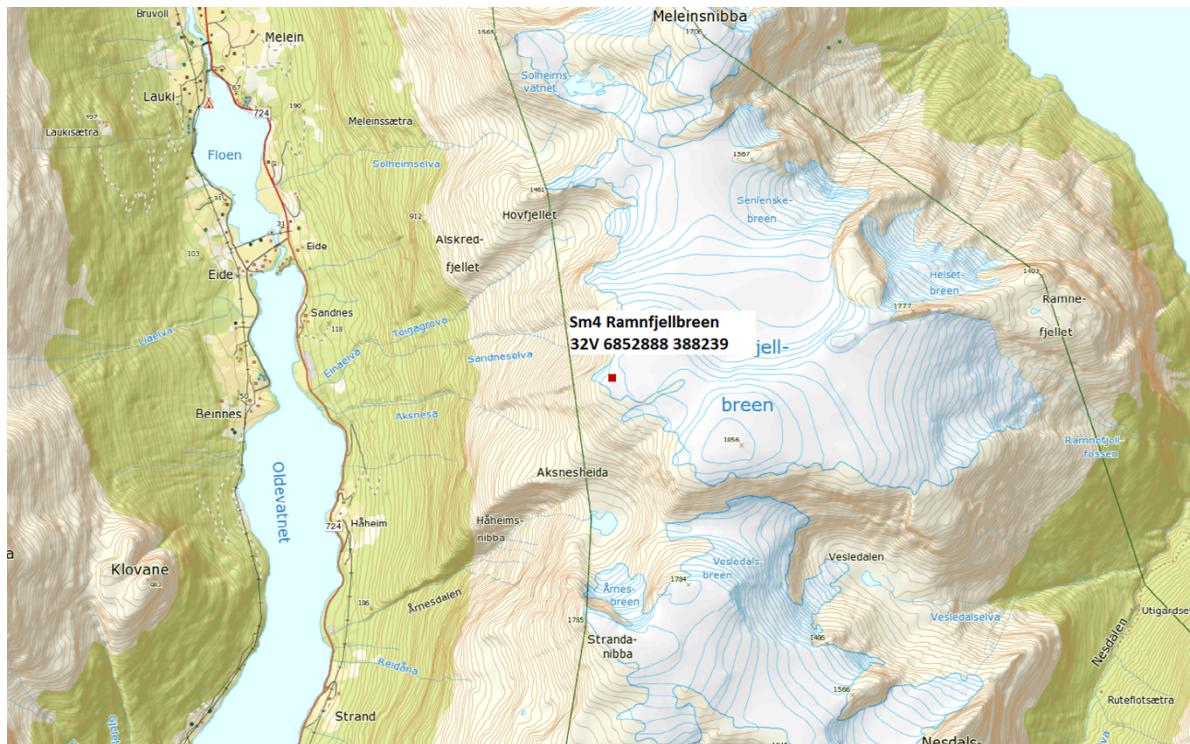


Værnålaren er tre meter høg og har seks bardunfeste.

I tidlegare saksutgreiing skreiv forvaltar følgjande: *Det er per dags dato ikkje mogeleg for Svv å seie om masta teknisk sett kan plasserast utanfor vernegrensa, og ønskjer difor at nasjonalparkstyret handsamar saka på formelt vis. Ommedal seier at dei vil likevel tilstrebe å plassere masta utanfor vernegrensa dersom det er teknisk mogeleg.*



I e-post datert 30. mars 2017 skriv søker at dei ikkje fekk plassert masta utanfor vernegrensa. Følgjande kart med plasseringa av masta (raud prikk) vart sendt sekretariatet:



Vegvesenet er avhengige av utviding av løyet til motorisert ferdsele for å hente den ned att når føremålet er oppnådd i 2019, samt ein tur dersom noko teknisk utstyr eventuelt må bytast ut eller få vedlikehald på staden. Dei søker såleis om inntil ein tur med helikopter pr. år, samt turen der masta skal demonterast og alle spor skal fjernast.

Lovgrunnlag

Motorferdsle er forbode i Jostedalsbreen nasjonalpark, jamfør verneforskrifta pkt. IV, 4.1. Det er likevel opning i dispensasjonsheimelen i verneforskrifta (pkt. IV, 4.3) for motorferdsel i samband med vitskaplege granskningar etter oppdrag frå granskingsinstitusjon (verneforskrifta § IV, pkt. 4.3).

For lovgrunnlag kring masta vil forvaltar vise til tidlegare sak med utgreiing. Fordi det ikkje er nye tekniske inngrep blir dette ikkje omtalt meir i denne saka.

I tråd med naturmangfoldlova § 7 skal prinsippa i §§ 8-12 leggjast til grunn som retningslinjer ved utøving av offentleg mynde som kan påverke naturmangfold, og det skal gå fram av avgjerda korleis desse prinsippa er vurdert og vektlagt i saka.

Vurdering

Forvaltar visar til tidlegare saksutgreiing for vurderingane kring oppsetting av masta, m.a. etter naturmangfoldlova sine §§ 8-12. Disse gjeld til viss grad også utvidinga av virkeperioden.



Fordi masta allereie står der, er det ikkje snakk om nye inngrep i nasjonalparken anna enn maks ein helikoptertur i året i tilfelle trøng for utskifting av solcellepanel, eller anna vedlikehald. Men forvaltar vil likevel understreke at masta berre står der mellombels, og at det er forventa at masta vert fjerna etter denne omsøkte perioden når føremålet med datainnsamlinga er oppnådd.

Forvaltar vurderer det som mest omsynsmessig at det ikkje skal flygast i området i perioden mars – juni (nml § 9), då potensialet for reirlokalisering, hekking og ungeperioden hos rovfugl er godt i dette bratte området. Det vil være best om Statens vegvesen såleis kan ta ned masta att på seinsommaren/hausten 2019 (nml § 12).

Det aktuelle området i fjellsidene på vestsida av Ramnefjellbreen er særslig grunna den vanskelege tilkomsten. Det er ikkje registrert særskilt sårbart biomangfald i dette området (nml § 8), men det utelukkar ikkje at det ikkje er fuglereir i disse bratte liene (nml § 9). Søkjar må ta omsyn til ev fugleliv, og rapportere tilbake til nasjonalparksekretariatet om ev observasjonar ved flyging. Det er ikkje alternative måtar enn helikopter å utføre dette oppdraget på, men å unngå uroing i den mest sårbare perioden for rovfugl kan gi tilstrekkeleg miljøforsvarleg driftsmetode (nml §12).

Fordi dette er ein mast som skal nyttast i ein avgrensa anleggsperiode grunna omsyn til tryggleiken for arbeidarane nede ved fylkesveg 60, vurderer forvaltar at faren for presedens ikkje er til stades (nml § 10). Dersom det skulle bli eit meir permanent anlegg med vêrstasjon m.m., så må styret vurdere presedensfaren i eit anna lys.



Arkivsaksnr: 2017/900-0

Saksbehandler: Maria Collett Knagenhjelm

Dato: 14.03.2017

Utval	Utvalssak	Møtedato
Jostedalsbreen nasjonalparkstyre	13/17	24.04.2017

Jostedalsbreen nasjonalpark - løyve til landing med helikopter ved Skålabu 2017 - 2020 - Bergen og Hordaland turlag

Innstilling frå forvaltar

Jostedalsbreen nasjonalparkstyre gjev Bergen og Hordaland turlag løyve til lågtflyging og helikopterlanding ved Skålabu, med heimel i verneforskrifta kap. IV, pkt. 4.3, 2. strekpunkt, på følgjande vilkår:

1. Løyvet gjeld inntil seks landingar/dropp med helikopter ved Skålabu, traseen skal følge kortaste veg via Breng i Lodalen til Skålabu.
2. Løyvet gjeld for perioden 1. mai til 31. juli kvart av åra 2017 - 2020, utanom laurdagar, sundagar, heilagdagar og offentlege fridagar.
3. Løyvet gjeld for transport av ved, gass, proviant og anna naudsynt utstyr for drift av hytta. Dersom det trengs folk til å ta i mot underhengande last frå helikopteret, må disse ev flygast opp innan den same ramma på seks turar.
4. Helikoptertransporten skal avgrense seg til det som er strengt naudsynt, og være mest mogeleg konsentrert i tid. Om mogeleg, bør flyginga gå føre seg tidleg på føremiddagen eller seint på ettermiddagen.
5. Helikoptertransporten bør kombinerast med anna transport til Skåla (t.d. Skåla Opp).
6. Under helikoptertransporten skal det takast omsyn til dyreliv og folk på tur i området.
7. Statens naturoppsyn ved Anne Rudsengen (mob: 95963888) eller nasjonalpark-forvaltaren (mob: 93664256) skal varslast seinast dagen før planlagt flyging.
8. Løyve til helikoptertransport skal takast med under transporten.
9. Jostedalsbreen nasjonalparkstyre skal ha skriftleg tilbakemelding innan 1.november kvart år løyvet gjeld om gjennomført helikoptertransport. Rapporten skal skildre tal hiv, dato, kva som vart transportert og ev andre observasjonar.

Vi gjer merksam på at de i tillegg til dette løyvet må ha løyve til motorisert ferdsel frå Stryn kommune, samt grunneigar.



Saksopplysningar

Bergen og Hordaland turlag v/hyttedriftsansvarleg Marit Djupvik søker om løyve til motorisert ferdslle i samband med drift av Skålabu i åra 2017 - 2020. Dei har behov for transport av ved, gass, proviant og utstyr, samt retur av toalettavfall, boss og tomgods, og søker om helikoptertransport i perioden 1. mai til 31. juli. Turlaget gjennomfører normalt hovudtransporten i perioden mai-juni, og skriv at dei kan trenge ein tur til seinare for å etterfylle med ved.

Bergen og Hordaland turlag søker om inntil seks turar per år. Når det blir brukt hengande last tillt ikkje helikopterselskap passasjerar, og det er difor behov for å kunne nytte delar av løyvet til for persontransport i forkant av frakta av provianten. Drifta av turisthytta er basert på dugnad, og dei er avhengig av å ha eit mottaksapparat på toppen. Det har tidligare vore forvaltningspraksis at dei har fått løyve til persontransport som ein del av transportløyvet til drift av Skålåtårnet. Bergen og Hordaland har i fleire periodar tidlegare fått løyve til å fly proviant og ved til Skåla, og tal landingar/dropp har tidlegare også vore om lag på det omsøkte nivået.

I 2015 gav Jostedalsbreen nasjonalparkstyre dispensasjon frå byggeforbodet i verneforskrifta til Bergen og Hordaland turlag. Grunna store utfordringar med å ta vare på Skålåtårnet vinterstid, med stadig oppvarming/nedkjøling og tilhøyrande frostsprengeing i den gamle muren, samt krav om ei sikringshytte i tilfelle brann/gassutslepp eller liknande i tårnet, fekk turlaget løyve til å bygge ei hytte ved sidan av tårnet. Hytta fekk namnet Skålabu, og er meint å avlaste tårnet. I dispensasjonen står det mellom anna at ei ny hytte, i driftsfasen, ikkje skulle medføre auka motorferdsel. Søknaden frå Bergen turlag for den neste fireårsperioden er i tråd med dette vilkåret.

Lovgrunnlag

Føremålet med vernet av Jostedalsbreen nasjonalpark er (jf. verneforskrifta pkt. III):

- å verne eit stort, variert og verdfullt breområde med tilhøyrande område frå lågland til høgfjell, med plante- og dyreliv og geologiske førekomstar i naturleg eller i det vesentlege naturleg tilstand.
- å gje høve til naturoppleveling gjennom utøving av tradisjonelt friluftsliv som er lite avhengig av teknisk tilrettelegging.
- å verne om kulturminne og kulturlandskap.

Motorferdsle er i utgangspunktet forbode i Jostedalsbreen nasjonalpark, jamfør verneforskrifta pkt. IV, 4.1. Forvalningsstyresmakta kan gje løyve til motorferdsle for blant anna transport av material til hytter, mm., jf. verneforskrifta pkt. IV, 4.3 andre strekpunkt. I tråd med verneforskrifta pkt. IV, 4.3 skal fylgjande leggjast til grunn for vurdering av søknaden: *Før eventuelt løyve vert gjeve skal trangen for transport vurderast mot moglege skader og ulemper og i høve til eit mål om å redusere motorferdsla til eit minimum. Andre transportmetodar og kombinasjonar av fleire transportoppdrag skal òg vurderast.*

Juridisk sett er eit dropp av utstyr hengande under helikopteret i ei lang line definert som «landing» i nasjonalparken. Verneforskrifta har også reglar mot lågtflyging under 300 meter over bakken.



I tråd med naturmangfaldlova (NML) § 7 skal prinsippa i §§ 8-12 leggjast til grunn som retningslinjer ved utøving av offentleg mynde som kan påverke naturmangfald, og det skal gå fram av avgjerda korleis desse prinsippa er vurdert og vektlagt i saka.

Vurdering

Fråveret av motorferdsel og motorstøy er ein viktig kvalitet i nasjonalparken. Sjølv om det samla sett er lite motorisert ferdsl i Jostedalsbreen nasjonalpark, er det av omsyn til verneføremålet viktig å avgrense ferdsla til det som er strengt naudsnyt. Eit av hovudføremåla med vernet av Jostedalsbreen nasjonalpark er å gje høve til naturoppleveling gjennom friluftsliv.

For dyreliv har motorferdsel ein forstyrrende effekt. Jamfør Fylkesmannen i Sogn og Fjordane er det registrert hekkelokaliteter av sårbare artar i utkanten av ein stor radius rundt den planlagde flyginga. Det er likevel så langt unna at det ikkje vil bli påverka av støyen dersom flyginga held seg langs traseen på kartet. Det kan ikkje utelukkast at det er fleire hekkelokalitetar i det omsøkte området, men vi har ingen registreringar eller observasjonar pr. dags dato.

Motorferdsel har ei uroande effekt på friluftslivet. I 2016 fekk Bergen og Hordaland turlag opptil 400 landingar/dropp med materialar til bygginga av den nye Skålabu. Motbakkeløpet Skåla Opp har løyve på to helikopterturar pr. år. Ein kan diskutere om den samla belastinga (§ 10) allereie er for stor rundt Skåla, særleg etter i fjar, og om bruken av motorisert ferdsl i området påverkar verneverdiene. Fjoråret var eit unntaksår, og endeleg rapport om kor mange turar som vart nytta i byggeperioden vil komme når Bergen turlag er sikre på at alt avfallet er frakta ned. Nasjonalparkstyret har, i arbeidet med revideringa av forvaltningsplanen, ønskja ein restriktiv linje i saker om motorferdsle.

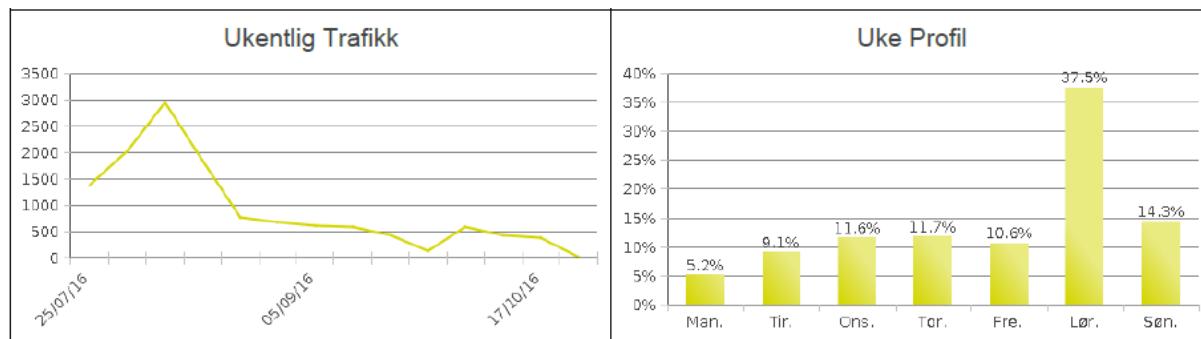
Grunna den omfattande turaktiviteten i området bør den motoriserte ferdsla avgrensast til berre det mest naudsnyte. Likevel er framlegg til tal landingar/dropp det same som Bergen turlag søker om. Vi forventar at turlaget planlegg motorferdsla godt, og ikkje søker om tilleggsturar no når Skålabu er komme over i driftsfasen.

Med ein helikoptertrasé som går ein annan stad enn turruta, vil ein kunne skjerme den aller største delen av ferdsla. Det vil være dei vandrarane som er på Skåla i det helikopteret kjem med hiv som vil kunne bli uroa. For å avgrense denne effekten på friluftsliv er det difor sett ei rekke vilkår (§§ 10, 12). Den omfattande flyginga i 2016 ført til at helikoptertraseen til Skåla blei lagt i ein annan dal, Brengsdalen, for å minske uroinga på friluftslivet. Bergen turlag søker, i inneverande søknad, om å fly frå Loen til Skåla, og forvaltar vurderer at det kan være gunstig å nytte same traseen som i 2016. Då vil heller ikkje beitedyra bli uroa, slik som vi tidvis har fått rapportar om frå grunneigarane.



Figur 1. Kartet syner traseen for turstien opp til Skålatårnet (blå strek) og framlegg til rute for den omsøkte helikopterflyginga for å minimere uroing for husdyr og folk (raud strek).

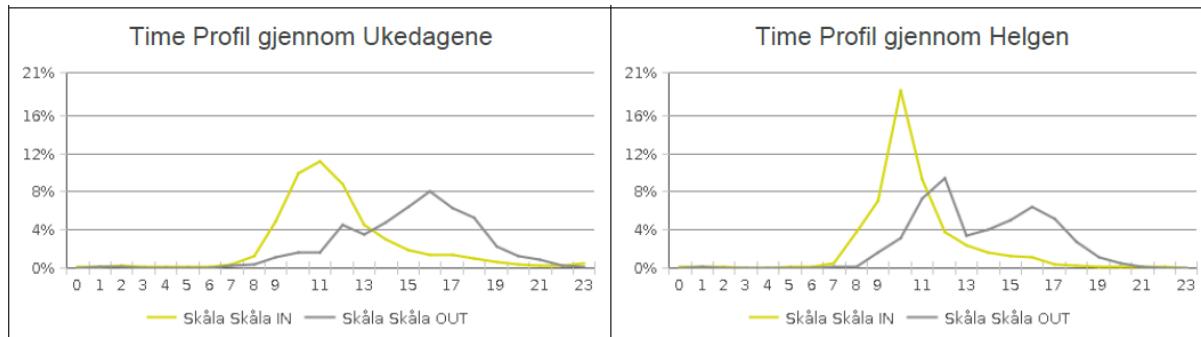
Nasjonalparken har tal frå ferdsselsregistreringa langs Skålastien, disse tala er samla inn i perioden 26. juli til 24. oktober 2016 frå Statens naturoppsyn. Denne kunnskapen for Skålastien er verdifull, og kan nyttast direkte i forvaltninga. Tala syner at laurdagar er den mest mykje nyttast turdagen. Ei feilkjelde kan være motbakkeløpet Skåla Opp, som er på ein laurdag, men også andre laurdagar er det mykje besøk. Forvaltar vurderer dette kunnskapsgrunnlaget som godt nok til å gje framlegg om at laurdagar ikke skal nyttast for helikopterfrakt av proviant, m.m. Lågaste besøksdagen er måndagar, men ved sidan av helgane er det onsdagar og torsdagar som har høgst tal passeringar.



Tidspunktet på dagen når folk er på tur er også interessant. Ferdselsteljaren står på Sjingla, altså ved brui der vernegrenseskiltet står. Då er det framleis eit par-tre timers gange til Skåla. Hyppigast er passeringa rundt kl 10-12 på veg inn og kl. 16 – 18 på veg ut av nasjonalparken. Forvaltar foreslår i framlegg til vedtak at Bergen turlag om mogeleg



gjennomfører helikopterferdsla om morgonen eller om ettermiddagen, men har ikkje sett dette som eit krav.



Jostedalsbreen nasjonalparkstyre bør vere på vakt for ei utvikling mot stadig meir aktivitet i dette området. I byggjeløyvet til Bergen turlag, punkt 6, er det eit vilkår om at nivået på motorferdsel, i driftsfasen av den nye sikringshytta, skal ligge om lag på dagens nivå (altså 2015-nivå). Men det følgjer naturleg av ei hytte i nasjonalparken å også gje løyve til transport av ved, gass og proviant. Helikopter er det motoriserte framkomstmiddlet som er mest brukt i Jostedalsbreen nasjonalpark, og andre driftsmetodar for transport av større mengde materialar og liknande er ikkje mogeleg til Skålatarenet, utan at konsekvensane for naturmangfaldet blir enda større (§ 12). Med ei anna rute enn turruta, vil denne driftsmetoden være mest skånsam. Det er viktig at søker planlegg turane sine godt, slik at effektiviteten blir høg. Det er dyrt å fly helikopter, noko som også vil auke effektiviteten på den omsøkte aktiviteten.

Forvaltar vurderer kunnskapsgrunnlaget til å vere tilstrekkeleg til å vurdere søknaden (jf. nml. § 8). Nasjonalparkforvaltaren vurderer at traseen er det viktigaste vilkåret, samt at dei unngår å fly på helge- og heilagdagar eller offentlege fridagar. Naturmangfoldlova si § 11 vert ikkje vurdert som relevant for denne saka. Naturmangfoldlova si § 9 om føre-var-prinsippet er ikkje aktuell, då vi har god nok kjennskap til området til å vurdere konsekvensane. Med ein rapport i ettertid vil styret kunne vite kor mange turar som var naudsynt for transporten.

Forvaltar meiner at saka er nøyne vurdert, og at søker kan få løyve på vilkår.
Nasjonalparkstyret bør forvente at Bergen og Hordaland turlag følgjer alle vilkåra denne perioden.



Arkivsaksnr: 2017/970-0

Saksbehandler: Maria Collett Knagenhjelm

Dato: 04.04.2017

Utval	Utvalssak	Møtedato
Jostedalsbreen nasjonalparkstyre	14/17	24.04.2017

Jostedalsbreen nasjonalparkstyre – løyve til utbetring av sel på Bødalsseter og motorisert ferdslle - Kolbeinsselet 77/1

Innstilling frå forvaltar

I medhald av verneforskrifta for Jostedalsbreen nasjonalpark, punkt 1.3, første ledd, gir Jostedalsbreen nasjonalparkstyre med dette løyve til Tom Erik Beinnes Aldeholm for utbetring av Kolbeinselet G/bnr 77/1 på Bødalssetra i Stryn kommune. For løyvet gjeld følgjande vilkår:

- Kledninga kan skiftast ut med nye, dobbeltfalsa bord, jf. søknaden, og få ein farge lik dei andre mørke;brune sela på setra.
- Oppattbygging av pipe på same plass og med tilsvarende utsjånad som den gamle pipa, jf. søknaden.
- Utbyting av eksisterande vindauge med nye vindauge med gjennomgåande sprosser, i identisk storlek og plassering som dei to gamle vindauga.
- Dette løyvet gjeld til og med år 2018. Rapport og bilet, samt køyrebok, vert sendt nasjonalparkstyret ved avslutta prosjekt.
- Alt avfall skal fraktast ut av nasjonalparken. Reint, ubehandla trevirke kan brennast i omnen på selet. Material skal lagrast forsvarleg, og det som ikkje vert brukt skal fraktast ut att av nasjonalparken.

I medhald av verneforskrifta punkt 4.3 gir Jostedalsbreen nasjonalparkstyre løyve til motorferdsel til Bødalsseter på følgjande vilkår:

- Inntil 10 turar med traktor eller ATV med hengar med det føremål å frakte material, verktøy og utstyr i samband med byggeprosjekttet, og til frakt av avfall ut att.
- Den motoriserte ferdsla skal følgje køyresporet fram til der køyresporet stoppar før setervollen, og det skal ikkje køyrast på dagar med mykje nedbør eller blaut mark.
- Køyringa skal ikkje skje på laurdagar, søndagar, heilagdagars og på offentlege feriedagar grunna omsynet til friluftslivet.
- Køyringa kan gjerne kombinerast med andre transportoppdrag til Bødalssetra som gjeld frakt av material, utstyr, proviant inn til setra, søppel ut frå setra, eller liknande, men skal halde seg til det løyvde talet turar.



- Dagen før planlagt køyring skal Statens naturoppsyn v/ Anne Rudsengen (tlf 95 96 38 88) eller forvaltar varslast pr. SMS eller telefon.
- Løyveinnehavar må ta med seg løyvet under ferdsla i tilfelle kontroll, og må føre køyrebook.
- Motorferdsleløyvet gjeld like lenge som byggjeløyvet.

Nasjonalparkstyret gjev *ikkje* løyve til eit nytt vindauge på vestsida av inngangsdøra, eller andre ikkje-omsøkte endringar på selet, samanlikna med slik selet var på vernetidspunktet.

Søkjar må også innhente løyve til motorferdsle frå Stryn kommune og frå grunneigar.

Saksopplysningar

Søknaden vert vurdert etter:

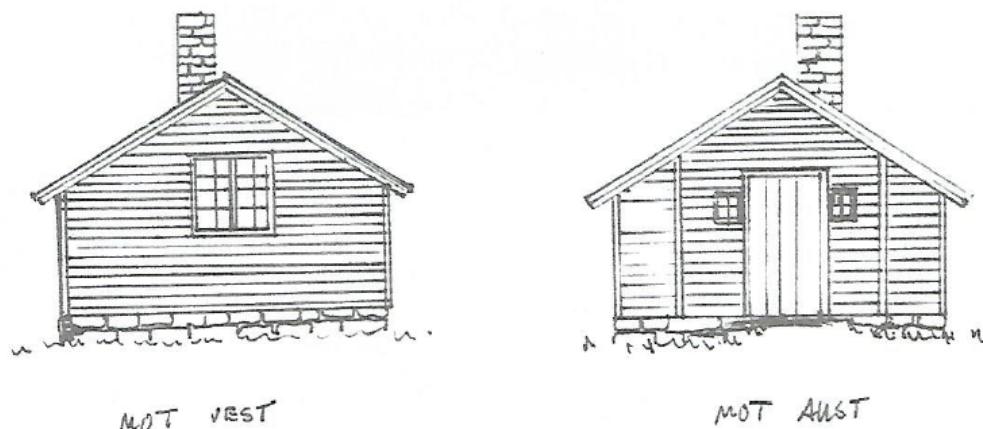
- Forskrift om vern av Jostedalsbreen nasjonalpark
- Lov om bevaring av naturens mangfold (naturmangfoldlova)
- Forvaltningsplan med tilhøyrande kart for Jostedalsbreen nasjonalpark, frå 1994
- Skjøtselsplan for Bødal, Erdalen og Sunndalen frå 2001

Søknaden

Tom Erik Beinnes Aldeholm søkte den 2. mars 2017 om løyve til å utbetre selet sitt. Aldeholm og forvaltar har også snakket saman i telefonen og utveksla e-postar ved fleire høve.

I e-posten skriv Aldeholm at han ønskjer å skifte og rette opp kledninga på veggene på selet. Han vil nytte dobbeltfalsa kledning til dette. Søkjar ønskjer også å skifte vindauge på selet, og sette opp ei ny pipe av leca (ein miniatyripipe) fordi vinden braut ned den gamle pipa. Vindauge skal få gjennomgåande småsprosser, og han vil pusse pipa på same måte som den originale pipa var. Aldeholm skriv at han vil bruke materialar som føl den skikken som er på setra i dag.

Vedlagt søknaden ligg også kopi av eit gammalt løyve frå 1994, til Oddlaug og Thor Tenden frå dåverande forvaltningsmynde, Statsskog v/ Tom Dybwad. Aldeholm skriv i søknaden: *Desse teknингane har seinare blitt brukt som "mal" ved bygging av selet som Leiv Arne Bødal har heilt vest på setrevollen. Som teikningane syner, er det to vindu på austsida, eit på sove-alkove og eit på kjøkken. Eg ønsker og å sette inn eit småsprossa vindaug på vestsida av inngangsdøra sånn at Kolbeinselet blir likast mogleg "malen" for sela på Bødalseter. Ser på det som viktig at estetikken blir halden i hevd på setervollen.*



Figur 1: Skisse vedlagt søknaden frå Aldeholm. Skissa syner eit av dei andre sela frå same selrekke.

Tom Erik Beinnes Aldeholm søker også om inntil 10 turar med motorisert køyretøy for å kunne frakte inn alt utstyret som trengs til vedlikehaldsarbeidet. Det er ikkje spesifisert i søknaden kva slags motorisert ferdsle det er snakk om, men på telefonen seier Aldeholm at det kan være traktor eller ATV langs dei eksisterande køyrespora.

Stryn kommune v/ avdelingsingeniør Borghild Guddal på avdeling for byggesak og regulering skriv i e-post at kommunen vurderer utskifting av eksisterande vindauge og byte av kledning som vanleg vedlikehald, og ikkje treng å handsame saka etter plan- og bygningslova. Sogn og Fjordane Fylkeskommune v/ Knut I. Åland har også blitt konsultert i saka. Selet er SEFRAK-registrert. **SEFRAK** er eit landsdekkjande register over eldre bygningar og andre kulturminne.



Om området

Bødalen er ein sidedal i Lodalen i Stryn kommune. Då nasjonalparken vart oppretta i 1991 vart dei tre Strynedalane Bødalen, Erdalen og Sunndalen i område med rikspolitiske retningslinjer. I 1998 vart disse seterdalane innlemma i restan av nasjonalparken.

Det mest særmerkte med Bødalsetra er tunstrukturen. Bygningane er fordelt på ei selrekke og ein fjøsrekke, eit såkalla rekkjetun som er ein uvanleg seterstruktur i Nordfjord. Selrekka består av i alt 9 sel. Eit av sela vert leidt av Den Norske Turistforening (DNT) og er i bruk som ubetjent hytte. Tunstrukturen på Bødalsetra, saman med at sela har tradisjonell utforming, gjer at bygningsmiljøet har stor verdi.



Figur 2: Selrekka på Bødalseter har stor verdi grunna den spesielle uformingen. I framgrunnen ser ein køyrespora. Søkjør sitt sel er nr. tre frå venstre.

I rapporten Kulturlandskap i Stryn kommune er Bødalsetra med som tilleggsområde. Her står det m.a. at "*Bødalsetra ligg i Bødal i Loen og er kjend både for omgjevnadene og sjølve stølsstrukturen. Både dei naturvitenskaplege verdiane i området (kvartærgiologi og flora) og dei teknologiske bygningsmiljø på stølen, og driftsformer knytt til stølsdrifta) er godt dokumenterte Karakteristisk for stølen er dei to husrekjkjene, ei rekke med sel og ei rekke med fjøsar.*"



Figur 3: Oversiktskart over Bødalassetra, med Kolbeinsselet innsirkla i blått.

Lovgrunnlag

I verneforskrifta for Jostedalsbreen nasjonalpark står det i § IV, punkt 1.1: *Landskapet er verna mot alle inngrep, mellom anna oppsetting av bygningar (...).* I punkt 1.2., første strekpunkt står det: *Reglane er ikke til hinder for at eksisterande bygningar og anlegg m.v. kan haldast ved like i tråd med byggjesikken på staden, men ikke endrast, bygjast om eller utvidast, (...)* Punkt 1.3, første strekpunkt, seier at *Forvalningsstyresmakta (...) kan når særlege grunner ligge føre gje løyve til å byggje, ombyggje, utvide eller endre bygningar m.m som nemnd under punkt 1.2. Bygningane skal vere i tråd med tradisjonell byggjeskikk på staden og tilpassast landskapet i området, (...).*

Motorferdsle er i utgangspunktet forbode i Jostedalsbreen nasjonalpark, jamfør verneforskrifta pkt. IV, 4.1. Forvalningsstyresmakta kan gje løyve til motorferdsle for blant anna transport av material til hytter m.m., jf. verneforskrifta pkt. IV, 4.3 andre strekpunkt. I tråd med verneforskrifta pkt. IV, 4.3 skal fylgjande leggjast til grunn for vurdering av søknaden: «*Før eventuelt løyve vert gjeve skal trøngen for transport vurderast mot moglege skader og ulemper og i høve til eit mål om å redusere motorferdsla til eit minimum. Andre transportmetodar og kombinasjonar av fleire transportoppdrag skal òg vurderast.*»

I den gamle forvalningsplanen står det følgjande på side 58:

c) *Dispensasjon til barmarkskjøring vil i utgangspunktet ikke bli gjeve.*



Forvaltningsplanen stiller krav til at det skal rapporterast skriftleg til forvaltningsmyndet etter at motorferdsla i verneområdet har funne stad.

I skjøtselsplanen frå 2001 står det følgjande i kapittel 6.2: (om Bødalens, side 25)

Tiltak som grunneigarane ønskjer og som vil kunne få løyve:

- (...) • motortransport (traktor) til setra og teltplassen

Det står vidare på side 18:

Til bygging og vedlikehald av bygningar, bruer osv. bør det nyttast materialar som harmonerer med naturen: Stein bør nyttast som murar, fundament, oppstøtting, og evt. veggar og tak. Treverk bør utgjere bygningsmaterialet til veggar, rekkverk, bruer og skilt. Framande og kontrasterande element, material og fargar bør unngåast. (...) Ved val av material bør det leggjast vekt på bruk av naturmaterialar som stein og tre. Trykkimpregnert trematerial bør unngåast. (...)

Stølsmiljøa i Jostedalsbreen nasjonalpark er ein viktig del av landskapsbiletet, og tiltaket skal difor også vurderast etter dei «miljørettslege prinsippa» i §§ 8-12 i naturmangfaldlova (nml.), jf. nml. § 7, og føremålet med nml. (§ 1): «*Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern (...).*».



Figur 4: Kolbeinsselet sett frå sørvest



Figur 5: Kolbeinsselet sett fra tunet på Bødalsseter (nordaust)

Vurdering

Stølsmiljøa er ein viktig del av vernegrunnlaget for Jostedalsbreen nasjonalpark. Med grunnlag i verneføremålet er det viktig å ta vare på stølsmiljøa, som i denne saka på Bødalsseter. I forvaltningsplanen for Jostedalsbreen nasjonalpark er retningslinja for kulturminne og bygningar omtala slik: «*Hindre at kulturminne og verdfullt kulturlandskap vert øydelagde av inngrep og slitasje. Dersom det er ønskjeleg skal verdfulle kulturminne, kulturlandskap og bygningsmiljø i Jostedalsbreområdet takast vare på gjennom restaurering.*»

Kunnskapen om kulturmiljøet og kulturlandskapet rundt stølane er god (jf. nml. § 8). I naturbase har Bødalssetra fått verdien «viktig» som naturbeitemark i svak hevd. På sikt bør ein revidere skjøtselsplanen for disse tre viktige seterdalane, og få dialog med dei som har bygningar der. Ein føresetnad for å oppretthalde kulturlandskapet er at stølsområda er i bruk. Det er difor viktig å halde ved like bygningane for å oppretthalde kulturlandskapet (jf. nml. § 8). I naturbasen står det at kulturlandskapet bør skjøttast meir intensivt for å ta vare på dei biologiske kvalitetane der.

Tiltaket er ikkje venta å føre til stor belastning på økosystemet (jf. nml. § 10). Køyrespora er tillaga for å kunne få fram material og proviant til setra utan å lage spor i terrenget. Sjølv om det i forvaltningsplanen står at løyve til barmarkskjøring ikkje vil bli gitt, er det i skjøtselsplanen opna for å køyre med traktor fram til Bødalssetra. Forvaltningsplanen vart skrevet på eit tidspunkt Bødalen ikkje var i nasjonalparken, men den er under revidering.

Det er god kvalitet på dei køyrespora som vart tilrettelagt for nokre år sidan mens Fylkesmannen hadde forvaltningsmynde. Dersom Aldeholm held den motoriserte ferdsla på disse to tilrettelagte spora, under føresetnad at det ikkje er for blautt i marka, vil ikkje ferdsla kunne føre til fysiske spor i på underlaget (nml §§ 9 og 10). Forvaltar vurderer at traktoren ikkje bør køyre inn på stølstunet (mellan bygningane), då det ikkje er like



Jamfør nml. § 12 om miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar, bør det setjast vilkår om at eventuelt behandla trevirke, og anna avfall som blir til overs, skal fraktast ut av nasjonalparken, og at det ikkje skal liggje att materiale eller anna utanfor selet etter at arbeidet er gjennomført. Reint, ubehandla trevirke kan brukast som brensel i selet. Kostnadane ved miljøforringelse er lite aktuelt i dette tilfellet (jf. nml. § 11) ut i frå det som er omsøkt.

Forvaltar understreker at det **ikkje** er innstilt positivt til å setje inn eit heilt nytt vindauge på vestsida av inngongsdøra, sjølv om nokon av dei andre sela kanskje har denne utsjånaden. Det er heller **ikkje** i innstillinga til vedtak å kunne utvide stovevindauget på sørvestsida av selet. Dette er i tråd med signala frå fylkeskommunen sin kulturavdeling om at sela må ivareta si utsjånad på mest mogeleg opphavleg måte.

Forvaltar vurderer at både skifting av kledning, utbyting av eksisterande vindauge etter identiske mål og oppattbygging av pipa slik den gamle såg ut, samt motorisert ferdsle langs køyresporet til der køyresporet stoppar før setervollen er i tråd med verneforskrifta, og innstiller positivt på disse omsøkte tiltaka.

ST 15/17 Eventuelt