

## Møteinnkalling

---

**Utval:** Jostedalsbreen nasjonalparkstyre

**Møtestad:** Telefonmøte

**Dato:** fredag 13.7.2012

**Tidspunkt:** 11.00

---

Eventuelt forfall må meldast snarast til nasjonalparkforvaltaren på tlf.: 57643128 / 41143862.  
Vararepresentantar møter etter nærare beskjed.

## Saksliste

<b>Utvals- saksnr.</b>	<b>Innhold</b>	<b>Arkiv- saksnr.</b>
ST 26/12	Godkjenning av innkalling og dagsorden	
ST 27/12	Jostedalbreen nasjonalpark – søknad om ekstra landingsløyve på Skålatårnet juli-august 2012	2012/3126
ST 28/12	Jostedalbreen nasjonalpark – søknad om landingsløyve for helikopter på Sunndalssætra juli-august 2012	2012/3058

ST 26/12 Godkjenning av innkalling og dagsorden

Arkivsaksnr: 2012/3126-0  
Saksbehandlar: Steinar Lund  
Dato: 10.07.2012

Utval	Utvalssak	Møtedato
Jostedalsbreen nasjonalparkstyre	ST 27/12	

## **Jostedalsbreen nasjonalpark - søknad om ekstra landingsløyve på Skålatårnet juli-august 2012**

### **Dokument i saka**

- Søknad frå Bergen Turlag datert 5.6.2012

### **Søknaden**

Søknaden frå Bergen Turlag gjeld bruk av helikopter til transport av muremateriale, aggregat, verktøy og arbeidarar opp og ned til Skålatårnet i samband med murearbeid på bygningen. Muringa og transporten er svært vêravhengig, og Bergen Turlag meiner difor at løyvet må vere fleksibelt på tid. Det er søkt om åtte landingar med helikopter i perioden 15. juli til 19. august. I etterkant har dei bedt om at løyvet gjeld ut august, sidan vêrtilhøva ved Skåla er så spesielle at dei er redde for å ikkje få gjennomført transporten innan 19. august.

### **Lovgrunnlag**

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

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

Motorferdsle er forbode i Jostedalsbreen nasjonalpark (verneforskrifta pkt. IV, 4.1). Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til motorferdsle for transport av material til hytter og klopper (verneforskrifta pkt. IV, 4.3, 2. strekpunkt). Det er ikkje opning i verneforskrifta for persontransport i samband med restaurering, slik som det er søkt om. Dette må difor vurderast etter § 48 i naturmangfaldlova (dispensasjon frå vernevedtak) som erstattar den generelle dispensasjonsheimelen i pkt. VI i verneforskrifta. I følgje § 48 i naturmangfaldlova kan forvaltningsstyresmaka gjere unntak frå vernevedtak dersom det ikkje strid mot føremålet til vernevedtaket og ikkje kan påverke verneverdiane nemneverdig, eller dersom sikkerheitsomsyn eller omsynet til vesentlege samfunnsinteresser gjer det naudsynt.

## Vurdering

Skålatårnet, som vart reist i 1891, har kulturhistorisk verdi. Det er difor viktig å få reparert og førebyggje skader på tårnet. Det er etter vår meining naudsynt at murearbeidet blir utført. Bergen Turlag søkte sommaren 2011 om løyve til åtte landingar med helikopter i samband med dette murearbeidet. I etterkant har dei rapportert at det blei gjennomført sju turar med helikopter. Nasjonalparkforvaltaren har ikkje fått tilbakemelding om kor langt arbeidet har kome, og var difor uvitande om at det stod att arbeid som krev helikoptertransport også i sommar. Bergen Turlag har eit fleirårig løyve (2009-2012) til transport av ved, gass, proviant og anna utstyr, samt retur av søppel, tomgoods med meir frå Skålatårnet. Løyvet er på sju turar årleg, og var opphavleg avgrensa til perioden 15.5. til 30.6., men vart frå 2010 utvida til å gjelde for perioden 15.5-31.7. I tillegg til dette fekk dei hausten 2011 løyve til inntil åtte turar med helikopter for å frakte opp ved etter at lageret hadde gått tomt. Tilbakemelding frå Bergen Turlag viser at dei har gjennomført seks landingar i samband med det årlege løyvet til transport av ved, provant med meir i 2010 og 2011, og to turar så langt i 2012. I tillegg gjennomførte dei to turar med helikopter hausten 2011 til å frakte opp ekstra ved. I 2011 var det altså 15 turar med helikopter til Skålatårnet.

Fråvere av motorferdsel og motorstøy er ein viktig kvalitet i nasjonalparken. Sjølv om det samla sett er lite motorisert ferdsel i Jostedalsbreen nasjonalpark, er det av omsyn til verneføremålet viktig å avgrense ferdsle til det som er strengt naudsynt. Eit av hovudføremåla med vernet av Jostedalsbreen nasjonalpark er å gje høve til naturoppleving gjennom friluftsliv. Drifta av Skålatårnet krev ein del motorisert ferdsel. Når det blir gjort større vedlikehaldsarbeid i tillegg til den vanlige drifta vil den motoriserte ferdsle auke monaleg, som vi har sett i fjor. Det er difor avgjerande at Bergen Turlag klarar å samkøyre transporten til dei ulike føremåla slik at dei avgrensar bruken av helikopter til det som er strengt naudsynt. Vi veit at det er mykje friluftsliv knytt til Skålatårnet midt på sommaren, og særskild på dagar med fint vêr. Fint vêr er samstundes ein føresetnad for å kunne fly helikopter i området.

Det er ikkje registrert spesielt sårbart biologisk mangfald i området som kan bli skadelidande av helikoptertransporten. Gjennom fleire år med forvaltning har vi god oversikt over naturmangfaldet i området, og vurderer kunnskapsgrunnlaget til å vere tilstrekkeleg til å vurdere søknaden (jf. nml. § 8). Det er som nemnt over ganske omfattande bruk av motorisert ferdsel knytt til Skålatårnet. Samtidig er det stor ferdsel av turgåarar. Ein kan diskutere om samla påverknad på området kan vere i meste laget (jf. nml. § 10). Per i dag har vi ikkje informasjon som tyder på at samla belastning på økosystemet er for stor, men vi bør vere på vakt for ei utvikling mot stadig meir aktivitet i dette området.

Helikoptertransporten er i utgangspunktet ikkje venta å føre til direkte skade på naturmangfaldet, men ved eventuelle utslepp og liknande vil tiltakshavar måtte dekke kostnadane ved å hindre eller avgrense skader på naturmangfaldet (jf. nml. § 11). Bruk av helikopter til transporten er sett på som den mest hensiktsmessige i forhold til andre typar motorisert ferdsel (jf. nml. § 12).

For at ein skal kunne gi ein dispensasjon etter nml. § 48 må tiltaket ikkje stride mot verneføremålet og ikkje påverke verneverdiane nemneverdig. Dersom desse to vilkåra er oppfylte er det opp til forvaltningsmyndigheita si skjønning innanfor rammene av alminneleg forvaltningsrettslege reglar og retningslinjer og instruksar frå overordna myndigheit å vurdere om det skal gis dispensasjon. Forvaltningsmyndigheita bør særleg vurdere konsekvensane av ein dispensasjon, til dømes om det kan kome liknande søknadar på same grunnlag. Dispensasjon etter nml. § 48 kan ikkje brukast til å utvide den ramma som er trekt opp i vernevedtaket.

Verneforskrifta opnar ikkje for persontransport slik det er søkt om her. Helikopter vil i alle tilfelle bli brukt til å frakte material og utstyr til Skålatårnet. Persontransporten vil difor føre til meir helikoptertransport, men ingen ny form for aktivitet i forhold til resten av søknaden. Persontransporten vil og truleg gå føre seg i samband med resten av transporten, og difor ikkje føre til forstyrring andre dagar enn resten av transporten.

Vurdert etter formålet med nasjonalparken er det også grunn til å leggje vekt på verdien av å ta vare på kulturverdiane og mogleghetene for utøving av tradisjonelt friluftsliv som Skålatårnet står for. Murearbeidet må gjerast av fagfolk. Sjølv om dei kan gå opp, ser vi det som tenleg at arbeidarane blir frakta opp og ned når det likevel blir nytta helikopter til transport av utstyr til arbeidet. Nasjonalparkforvaltaren meiner at persontransporten i dette tilfellet ikkje er i strid med verneføremålet, og ikkje vil påverke verneverdiane nemneverdig utover det som transporten av material og utstyr elles vil føre med seg.

Nasjonalparkforvaltaren meiner at det er mest tenleg å bruke helikopter når det er naudsynt med motorisert ferdsel til Skålatårnet, som ligg 1848 moh. Ustabile vêrforhold gjer at det også må vere ein viss grad av fleksibilitet i løyvet med tanke på tidspunkt for transporten. Det er vanskelig å vurdere om det er naudsynt med åtte turar med helikopter. Kostnaden knytt til helikoptertransporten vil truleg avgrense bruken av helikopter til det som er naudsynt. Det er likevel på sin plass å ha med eit vilkår som seier at helikoptertransporten skal avgrensast til det som er strengt naudsynt. Av omsyn til friluftslivet er det grunnlag for å ikkje gi løyve til helikopterflyging på sundagar og heilagdagar.

### **Innstilling frå forvaltaren**

Løyve vert gitt på vilkår som går fram under for:

- Inntil åtte landingar med helikopter ved Skålatårnet, i tida 15. juli til 31. august 2012 utanom sundagar og heilagdagar, for frakt av muremateriale, aggregat, verktøy og arbeidarar for å gjennomføre murearbeid på Skålatårnet.

Løyvet vert gitt på vilkår av at:

- Helikoptertransporten skal avgrense seg til det som er strengt naudsynt.
- Under helikoptertransporten skal det takast omsyn til dyreliv og folk på tur i området slik at ein så langt som mogleg unngår å uroe desse.
- Statens naturoppsyn Jostedalsbreen ved Anne Rudsengen (tlf.: 956 63 888) skal varslast på førehand om kva for dagar de skal gjennomføre helikoptertransporten.
- Løyve til helikoptertransport skal takast med under transporten.
- Jostedalsbreen nasjonalparkstyre skal ha skriftleg tilbakemelding innan 1.11.2012 om gjennomført helikoptertransport.

## **Saksopplysninger**

## **Vurdering**

Arkivsaksnr: 2012/3058-0  
Saksbehandlar: Steinar Lund  
Dato: 10.07.2012

Utval	Utvalssak	Møtedato
Jostedalsbreen nasjonalparkstyre	ST 28/12	

## **Jostedalsbreen nasjonalpark - søknad om landingsløyve for helikopter på Sunndalssætra juli-august 2012**

### **Dokument i saka**

- Søknaden frå Vigdis og Rune Guddal datert 26.6.2012
- Nasjonalparkforvaltaren har også vore i kontakt med søkjar på telefon

### **Søknaden**

Søknaden gjeld landing med helikopter på Sunndalssætra. Føremålet med helikopterturen er å frakte dottera til søkjarane, som er rørslehemma, inn til Sunndalssætra. Familien til søkjaren har sel på Sunndalssætra. Søkjaren har sterk tilknytning til staden, og var ofte der før ho vart rørslehemma. Sjukdom og ei traumatisk oppleving har ført til at dottera til søkjarane no er rørslehemma. Søkjarane opplyser om at det vil vere som terapi for dottera å få kome inn til Sunndalssætra. Dei søker om løyve til to turar tur/retur til Sunndalssætra, med ei veke opphald kvar gong. Dei ynskjer ein tur i veke 29 (eventuelt veke 30) og ein tur i august.

### **Lovgrunnlag**

Føremålet med vernet av Jostedalsbreen nasjonalpark er i forskrifta datert 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 førekomstar i naturleg eller i det vesentlege naturleg tilstand



- å gje høve til naturoppleving gjennom utøving av tradisjonelt friluftsliv som er lite avhengig av teknisk tilrettelegging
- å verne om kulturminne og kulturlandskap

I Jostedalsbreen nasjonalpark er motorferdsel forbode, også landing med luftfartøy (verneforskrifta pkt. IV, 4.1). Søknaden om landing må handsamast etter § 48 i naturmangfaldlova (nml.) som erstattar pkt. VI i verneforskrifta. I naturmangfaldlova står det at «forvaltningsmyndigheten kan gjøre unntak fra et vernevedtak dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig.»

## Vurdering

Naturen sine egne lydar, «stillheit» og fråver av motordur og motoriserte køyretøy er ein viktig kvalitet ved urørd natur. Det er difor eit mål å halde motorisert ferdsl i Jostedalsbreen nasjonalpark på eit absolutt minimum. I forvaltningsplanen for Jostedalsbreen nasjonalpark står fylgjande om motorisert ferdsl til den type føremål det er søkt om her:

*«Å vere funksjonshemma, sjuk eller gamal er i seg sjølv **ikkje** god nok grunn til å få dispensasjon for motorferdsel. Vi vil vere svært restriktive ved handsaminga av denne typar søknader. Det er m.a. mange andre stader ein kan nå attraktive høg fjellsområde (også i rimeleg nærleik) med bil. Heller ikkje etter lov om motorferdsel i utmark med tilhøyrande forskrifter er det høve til å gje slike løyve.»*

For at ein skal kunne gi ein dispensasjon etter nml. § 48 må tiltaket ikkje stride mot verneføremålet og ikkje påverke verneverdiane nemneverdig. Dersom desse to vilkåra er oppfylte er det opp til forvaltningsmyndigheita si skjønn innanfor rammene av alminneleg forvaltningsrettslege reglar og retningslinjer og instruksar frå overordna myndigheit å vurdere om det skal gis dispensasjon. Forvaltningsmyndigheita bør særleg vurdere konsekvensane av ein dispensasjon, til dømes om det kan kome liknande søknadar på same grunnlag. Dispensasjon etter nml. § 48 kan ikkje brukast til å utvide den ramma som er trekt opp i vernevedtaket.

Det er ikkje registrert spesielt sårbare artar i området som kan bli skadelidande av helikoptertransporten. Gjennom fleire år med forvaltning har vi god oversikt over naturmangfaldet i området, og vurderer kunnskapsgrunnlaget til å vere tilstrekkelig til å vurder søknaden (jf. nml. § 8). Det er lite motorisert ferdsl i denne delen av nasjonalparken. Det er heller ingen annan aktivitet som fører til at samla påverknad på økosystemet er faretrugande høg (jf. nml. § 10). Helikoptertransport er i utgangspunktet ikkje venta å føre til direkte skade på naturmangfaldet (jf. nml. § 11), og bruk av helikopter er sett på som mest hensiktsmessige i forhold til andre typar motorisert ferdsl (jf. nml. § 12).

Nasjonalparkforvaltaren vurderer at for å kunne gi eit slikt løyve må det liggje føre ei særskilt tilknytning til staden. Sidan familien har sel på Sunndalssætra kan ein seie at dette er tilfelle. Det er søkt om helikoptertransport for to opphald på Sunndalssætra i sommar i periodar der dottera til søkjaren har høve til å vere vekke frå sjukehuset. Det er usikkert om det også kan vere aktuelt med ein tilsvarande søknad til dømes til neste år. Det har nyleg (2011) blitt gitt eit løyve til persontransport i Jostedalsbreen nasjonalpark. I det tilfellet var det snakk om ein eldre person som hadde sterk tilknytning til Sunndalssætra, som fekk løyve til å fraktast inn

med helikopter. Det var avgjerande for det vedtaket at det var snakk om å få oppleve Sunndalssætra ein siste gong. I denne søknaden er det snakk om ein yngre person, og det er ikkje snakk om å oppleve Sunndalssætra ein siste gong. Det er sannsynleg at det kan kome liknande søknader, der personar som har tilknytning til ei seter eller liknande i nasjonalparken vil søkje om motorisert ferdsel på grunnlag av at dei ikkje er i stand til å gå inn.

Nasjonalparkforvaltaren meiner det ikkje er grunnlag for å gi dispensasjon etter naturmangfaldlova § 48. Med grunnlag i målet om å redusere bruken av motorisert ferdsel i nasjonalparken til eit minimum, må ein vere svært restriktiv med å opne for persontransport. Eit løyve kan føre til ein uheldig presedens, som i sum vil føre til ein auke i bruken av motorisert ferdsel i nasjonalparken, og difor vere i strid med verneføremålet.

### **Innstilling frå forvaltaren**

Søknaden om landing med helikopter på Sunndalssætra, med heime i naturmangfaldlova § 48, blir avslått.

### **Saksopplysninger**

### **Vurdering**