



**NASJONALPARKSTYRET FOR JOTUNHEIMEN NP OG UTLADALEN LV**

## **Møte i Nasjonalparkstyret for Jotunheimen NP og Utladalen LVO onsdag 30. mars – Lom kl. 1330-1600.**

### **Sakliste:**

- 17-2012 Godkjenning av innkalling og referat frå 23.03.2012
- 18-2012 Transport av bru til Glopåa på Russvatnet
- 19-2012 Rammetillatelse for tilbygg til kvilebu på Galdhøpiggen
- 20-2012 Bygningsmessige tiltak på Glitterheim Turisthytte gnr. 155/1/67
- 21-2012 Ekstraturer med Gjendebåten Gjendebu
- 22-2012 Bruk av motorbåt for synfaring i samband med gjennomføring av programmet «Energikampen»
- 23-2012 Gjenoppbygging av steinsel på Skogadalsbøen
- 24-2012 Flerårig helikoptertillatelse for transport av varer til Avdal Gard
- 25-2012 Eventuelt

## **Sak 17-2012 Godkjenning av innkalling og referat frå 23.03.2012**

Vedlagt

## **Sak 18 –2012 Transport av bru til Glopåa på Russvatnet**

Arkivsaksnr: 2012/3136-0

Saksbehandler: Kari Sveen

Dato: 11.05.2012

### **Forvaltar si innstilling**

Det blir med heimel i verneforskrifta § 3 pkt. 5.3.2 gjeve løyve til bruk av helikopter for transport av ny bru over Glopåa ved Blackwellbua ved Russvatnet. Brua er erstatning for den gamle brua, som vart øydelagd av is og stein for to år sidan. Helikoptertransporten skal samordnast med øvrig helikopterbruk i regi av DNT i veke 26, slik at samla motorferdsel vert halde på eit lågast mogleg nivå.

### **Saksopplysningar**

Glitterheim Turisthytte søker om løyve til bruk av helikopter for transport av ny bru som erstatning for den gamle brua over Glopåa, som vart teken av is og stein for to år sidan.

Brua over Glopåa, ved Blackwellbua på Russvatnet, vart øydelagd av is og stein for to år sidan. Brua er bøygd, og fungerer ikkje lenger som den skal. Sommaren 2011 var det fleire som snudde på tur frå Memurubu til Glitterheim fordi dei ikkje kom over Glopåa.

Det var Memurubu som sette opp den eksisterande brua. Etter litt fram og tilbake har DNT Oslo og Omegn kjøpt ei ny aluminiumsbru på 10 m til Glopåa. Denne er nå transportert til Russtangen, og meininga var å kjøre brua inn med scooter, men snø- og isforholda har gjort at at dette ikkje kan gjennomførast. DNT Oslo og Omegn skal ha helikoptertransport på diverse i uke 26, og det er ønskjeleg å få frakta den nye brua til Russvatnet med helikopter og ta ut att den gamle brua i retur når ein likevel vil ha helikopter i området.

### **Vurdering**

Søknaden vert vurdert etter:

- Verneforskrift for Jotunheimen NP (2003)
- naturmangfoldlova
- Framlegg til forvaltningsplan for Jotunheimen NP og Utladalen LV (2008)

Verneforskrift for Jotunheimen NP set forbod mot motorferdsel. Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til motorferdsel for nødvendige tilfelle der særlege grunnar ligg føre (verneforskrifta § 3 pkt. 5.3.2):

"5.3 Forvaltningsstyremakta kan gi løyve til motorferdsel på vinterføre, på veg også på sommarføre, i vassdrag og bruk av luftfarty for:

5.3.1 -----

5.3.2 Transport av materiale til hytter, klopper, bruer o.l. og av brensel, proviant og utstyr til hyttene.

Saka gjeld reetablering av ei bru som utgjer eit viktig element i rutenettet for fotturar i Jotunheimen. For å oppnå mest mogleg trygg kryssing av elver og bekkar er det på enkelte plassar behov for bru, og det er viktig at dei nødvendige bruene er i slik stand at dei fyller funksjonen som trygge kryssingspunkt.

Avstand frå bilveg gjer det nødvendig med motorisert transport, og helikopter blir vurdert som den mest skånsame og effektive transporten til dette området. Tiltaket vert vurdert å koma inn under pkt 5.3.2 over.

Søknaden er også vurdert etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er relativt god kunnskap om området, og saka gjeld gjenoppsetting av eksisterande bru for mest mogleg trygg ferdsel over Glopåa. Ny bru på same lokalitet som den gamle blir ikkje vurdert å gje negative konsekvensar for naturmangfaldet.

§ 9 Føre-var prinsippet: Den omsøkte motorferdsla gjev noko støy over eit kort tidsrom, men ein kan ikkje sjå at dette vil gje vesentleg belastning på naturmiljøet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til motorferdsel, og tiltaket gjeld ei enkelthandling knytt til ein større reparasjon (rekonstruksjon). Den samla belastninga av motorferdsel i denne delen av nasjonalparken ligg på eit lågt nivå, og ein kan ikkje sjå at det vil koma fleire liknande saker som gjev stor samla belastning.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar: Spørsmålet vert vurdert ikkje relevant.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Det er planlagt samordning med øvrig helikoptertransport i regi av DNT i veke 26, slik at det vert minst mogleg bruk av motoriserte hjelpemiddel gjennom felles tilflyging til området. Det vil vera ein fordel om transporten kan utførast på vekedag og ikkje i ei helg; dette av omsyn til friluftslivet.

Søknaden skal også behandlast av kommunen, som forvaltningstyresmakt etter lov om motorferdsel med tilhøyrande forskrifter.

## **Sak 19 –2012 Rammetillatelse for tilbygg til kvilebu på Galdhøpiggen**

Arkivsaksnr: 2012/2249-0

Saksbehandler: Kari Sveen

Dato: 11.05.2012

## Forvalters innstilling

Juvasshytta v/ Per Vole får med heimel i verneforskrifta § 3 pkt 1.1 dispensasjon for oppføring av tilbygg til kvilebua på Galdhøpiggen. Dette for å tilfredsstillе eit forskriftsmessig krav om handtering av brannfarleg gass etter tilsyn av Lom og Skjåk Brannvesen.

Det omsøkte tiltaket er lokalisert inntil etablert bygg og med stor vekt på arkitektonisk tilpassing og ein kan ikkje sjå at dette vil forringe verneverdiane i området eller gje vesentleg meirbelastning på naturmiljøet. Det er da ein føresetnad at tiltakshavar har ein gjennomføringsplan som sikrar at samla transport blir redusert til eit minimum.

## Saksopplysningar

Ramm Arkitekter v/ Bjørn Horten har på vegne av Juvasshytta v/ Per Vole sendt søknad om dispensasjon for rammeløyve for tilbygg til kvilebua på Galdhøpiggen.

Bakgrunnen for tiltaket er eit forskriftsmessig krav om handtering av brannfarleg gass etter tilsyn av Lom og Skjåk Brannvesen i august 2011. Brannsynet avdekte to avvik i høve til *Forskrift om handtering av farlig stoff*, §§ 6 og 14. Avviket gjeld oppbevaring av brannfarleg gass kategori I og 2 i forsamlingslokale. I tilsynsrapporten står m.a.: «*Denne gassen må flyttast ut og eventuelt oppbevarast i eige bygg med god lufting.*» Det andre avviket gjeld manglande risikoanalyse/vurdering av tekniske og organisatoriske forhold i bygget.

Eigaren av bygget er inneforstått med behovet for tiltak for å rette opp manglane, og ønskjer i tillegg å få ekstra lager for avfall. Slik situasjonen er i dag, må avfall til tider lagrast i hovudinngangen.

Arkitektur:

Tilbygget er tenkt røysa ned med stein som eksisterande bygning. Plasseringa av tilbygget er gjort ut frå topografi og for å unngå snøopphoping ved inngangen. Tilbygget er bevisst ikkje lagt til kafedelen av bygningen. Den karakteristiske og slutta formen på kafeen vil lett bli forstyrra viss ein la til eit tilbygg her.

## Vurdering

Tiltaket må vurderast i høve til verneforskrift for Jotunheimen og etter føringar i naturmangfaldlova §§8-12.

Forskrift om Jotunheimen nasjonalpark set forbod mot oppføring, utviding og ombygging av bygningar. Forskrifta § 3 opnar likevel for at det kan gjevast løyve til turisthytter der tiltaket vert vurdert som nødvendig for drifta:

*1.1. Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til utviding eller ombygging av eksisterande turisthytter og til bygging av innretningar som er nødvendige for drifta av turisthytter i nasjonalparken.*

Saka gjeld ei nødvendig oppgradering for å tilfredsstillе krav i medhald av forskrift om handtering av farleg stoff, og tiltaket vert vurdert å koma inn under pkt 1.1. i § 3 av verneforskrifta.

Søknaden er også vurdert etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er god kunnskap om området, og tilrettelegginga skjer innan område som allereie er i bruk for turistformål.

§ 9 Føre-var prinsippet: Det omsøkte tiltaket er lokalisert inntil etablert bygg, og ein kan ikkje sjå at dette vil gje vesentleg meirbelastning på naturmiljøet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til byggjetiltak, og det omsøkte tiltaket fyller eit dokumentert behov for ivaretaking av pålegg frå brannvesenet. Samla belastning blir vurdert som akseptabel, og nytteverdi er større enn ulempene.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar: Spørsmålet vert vurdert ikkje relevant.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Det er ein føresetnad at transport av byggevarer blir planlagt godt for å unngå unødig transport innan verneområdet.

Konklusjon:

Det omsøkte tiltaket er lokalisert inntil etablert bygg og med stor vekt på arkitektonisk tilpassing og ein kan ikkje sjå at dette vil gje vesentleg meirbelastning på naturmiljøet, eller forringe verneverdiane i området. Det er ein føresetnad at tiltakshavar har ein gjennomføringsplan som sikrar at samla transport blir redusert til eit minimum.

Søknaden skal også behandlast av kommunen, som forvaltningstyresmakt etter plan- og bygningslova.

## **Sak 20-2012 Bygningsmessige tiltak på Glitterheim Turisthytte gnr. 155/1/67**

Arkivsaksnr: 2012/1633-0

Saksbehandler: Kari Sveen

Dato: 11.05.2012

### **Forvaltar si innstilling**

Glitterheim Turisthytte får med pkt 1.1. i § 3 av verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark løyve til riving av eksisterande lagerbygg og oppføring av ny garasje- og lagerbygning på same stad.

Omsøkt riving og nybygg på same lokalitet som eksisterande bygning blir ikkje vurdert å gje vesentlege negative konsekvensar for naturmangfaldet. Det er ein føresetnad at tiltakshavar har ein gjennomføringsplan som sikrar at samla transport og øvrig miljøbelastning blir redusert til eit minimum.

### **Saksopplysningar**

Glitterheim Turisthytte vart bygd i 1901. Hytta har 137 senger og har dei siste fem åra hatt eit snitt på 8289 overnattingsdøgn pr år. Glitterheim søker om riving av eksisterande lagerbygg og oppføring av ny garasje- og lagerbygning på same stad, jf. situasjonsplan som fylgde søknaden

Utdrag av søknad gjer nærere greie for behov og planlagt tiltak:

### **«Eksisterende situasjon**

*Eksisterende bygg er opprinnelig bygd og benyttet som stall for hester. Hestene ble benyttet i transportøyemed til og fra Glitterheim. Bygget er senere tilbygget og endret flere ganger. Vi betrakter bygget som ikke bevaringsverdig. Byggeår er ukjent. Bygget benyttes nå til lagring av dieseltank, sykler, kanoer og diverse utemøbler og lignende. Bygget er av svært enkel standard og i dårlig teknisk tilstand. Ugunstige fukt- og temperaturforhold forringer og reduserer levetiden for det som blir lagret. En evt. istandsetting av eksisterende bygg vil bli forholdsmessig kostbart, og vil likevel ikke kunne ivareta behovet, slik et nytt bygg vil gjøre. Alle kjøretøyene, hhv traktor, beltevogn og to biler blir nå parkert / lagret ute, på forskjellige plasser på eiendommen da det ikke er plass for dette i bygget.*

### **Behov**

*Det foreligger et prekært behov for å bedre og utvide lagringsforholdene på Glitterheim Turisthytte, hhv for aktivitetsutstyr som sykler, kanoer, div utemøbler, verktøy og tilbehør til driftskjøretøyene samt annet som må lagres under gunstige fukt- og temperaturforhold. Garasjen vil foruten gunstigere oppbevaringsforhold, gi mulighet for å kunne foreta mindre service og vedlikeholdsarbeid uten værforbehold. Driften på Glitterheim er Miljøfyrtårnsertifisert og en garasje vil være et godt miljøtiltak i form av å gi et ryddigere, triveligere og sikrere forhold på eiendommen.*

### **Ny situasjon**

*Det nye bygget vil bedre driftsforholdene for bestyrerne betraktelig og dermed indirekte bidra til å gi et bedre tilbud til besøkende. Bygget vil ha samme funksjon som eksisterende, hhv til lagring av dieseltank, sykler, kanoer og utemøbler og annet, men nytt vil være garasjefunksjonen. Bygget vil romme alle driftskjøretøyene som benyttes, hhv traktor, beltevogn og biler. Bygget vil ivareta alle behov som er nevnt over.*

### **Bygge- og arkitektonisk beskrivelse**

*Bygget erstatter et annet bygg, antall bygg på eiendommen endres derfor ikke. Nytt bygg vil få samme uttrykk som øvrige bygg på eiendommen, med samme takvinkel, kledningstype og takteking. Bygget bygges og benyttes som et kaldt bygg, dvs uten isolering og innvendig kledning og oppvarming. Men konstruksjonen tilrettelegges slik at bygget kan isoleres på et senere tidspunkt på en enkel måte. All konstruksjon under bakken blir isolert ihht gjeldene byggeforskrift. Utvendig støttemur bygges opp med natursteinblokker, likt som eksisterende.*

*For øvrig vil bygget under terreng bli bestående av lettklinkerblokker, isolert, utvendig pusset/ lektet ut og kledd med tømmermanskledning. Vegger over terreng blir utført i bindingsverk, vindtettet og med utlektet tømmermanskledning. Kledningen tilpasses i dimensjon, utførelse og overflatebehandling tilsvarende som øvrige fremherskende bygg på eiendommen. Taket bygges opp med takstoler og bærende taktro som tekkes med asfalt banebelegg. Etasjeskille og gulv på grunn blir utført med plassstøpt betong. I etasjeskille etableres en smøregrav for å bedre mulighetene for inspeksjon og service på driftskjøretøyene. Det legges inn strømforsyning fra eksisterende dieselaggregat for belysning og strømmuttak. Det vil ikke bli lagt inn vann eller avløp/sluk av noen form.*

**I medhald av forskrift om Jotunheimen nasjonalpark § 3.1.1 blir det søkt om dispensasjon med følgjande grunngeving:**

- Tiltaket er ett ledd i forbedring av driften og tilbud til besøkende
- Tiltaket foretas på en allerede godt etablert betjent turisthytte som er åpen for allmenheten og vil således ikke bli et nytt element i fjellet
- Funksjonen av det gamle og nye bygget er det samme.
- Antall bygg på eiendommen forblir det samme.
- Tiltaket fører ikke til negative konsekvenser når det gjelder natur og dyreliv. Tiltaket medfører heller ikke forurensing.
- Vi mener at det omsøkte tiltaket er et ledd i friluftslivet tilknyttet fjellet og følgelig i tråd med alminnelige intensjoner vedrørende tilretteleggingstiltak for friluftsliv og vil dermed fremme mulighetene for økt aktivitet i friluftsliv.

Tiltaket skal også behandlast etter Plan- og bygningslova av Lom kommune. Det krev vidare samtykke frå Statskog, som grunneigar. Søknaden er sendt tilsynsutvalet i Lom for uttale. Det er sendt påminning og informasjon om planlagt behandling ved e-post 11. mai, men det har ikkje kome uttale frå tilsynsutvalet pr. 21. mai.

### **Vurdering**

Forskrift om Jotunheimen nasjonalpark set forbod mot oppføring, utviding og ombygging av bygningar. Forskrifta § 3 opnar likevel for at det kan gjevast løyve til turisthytter der tiltaket vert vurdert som nødvendig for drifta:

- 1.1. *Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til utviding eller ombygging av eksisterande turisthytter og til bygging av innretningar som er nødvendige for drifta av turisthytter i nasjonalparken.*

Saka gjeld ei driftsmessig nødvendig oppgradering av bygningsmassen, og tiltaket vert vurdert å koma inn under pkt 1.1. i § 3 av verneforskrifta.

Søknaden er også vurdert etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er god kunnskap om området, og tilrettelegginga skjer innan område som allereie er i bruk for turistformål

§ 9 Føre-var prinsippet: Det omsøkte tiltaket er lokalisert innan etablert bedriftsområde og ein kan ikkje sjå at dette vil gje vesentleg meirbelastning på naturmiljøet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til byggjetiltak, og det omsøkte tiltaket fyller eit dokumentert behov for ivaretaking av materiell/utstyr som er nødvendig for drifta. Samla belastning blir vurdert som akseptabel, og nytteverdi er større enn ulempene.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar: Spørsmålet vert vurdert ikkje relevant.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Det er ein føresetnad at transport av byggevarer og utkjøring av rivingsmaterialar blir planlagt godt for å unngå unødig kjøring innan verneområdet.

Konklusjon:

Omsøkt riving og nybygg på same lokalitet som eksisterande bygning blir ikkje vurdert å gje negative konsekvensar for naturmangfaldet. Det er ein føresetnad at tiltakshavar har ein gjennomføringsplan som sikrar at samla transport blir redusert til eit minimum.

Landskapsmessig er det ein fordel å få lagra utstyr i eit lagerbygg framfor utandørs.

Søknaden skal også behandlast av kommunen, som forvaltningstyresmakt etter plan- og bygningslova.

## **Sak 21 – 2012 Ekstraturer med Gjendebåten Gjendebu**

Arkivsaksnr: 2012/3472-0

Saksbehandler: Kari Sveen

Dato: 21.05.2012

### **Forvaltar si innstilling**

Det blir med heimel i naturmangfaldlovas § 48 gjeve løyve til

1. Å setja opp ein ekstra båtavgang frå Gjendesheim til Gjendebu, med avreise fredag 29.6. kl 18.30. Denne turen kjem i tillegg til ordinære ruter kl 0745 og 1425
2. Å setja opp inntil 4 ekstraturar til Gjendebu etter behov i løpet av sommaren. Kvar tur må varslast til nasjonalparkforvaltar og fjelloppsyn/SNO via e-post eller SMS i forkant av transporten.
3. Det er *ikkje* tillatt med bestilling av ekstrabåt frå brygga (taxibåtverksemd). Rapportering om antal avganger, passasjertal, ekstrabåt og evt. rundturar skal skje årleg til forvaltningsstyresmakta.

### **Saksopplysningar**

Lars Åge Hilde har på vegne av Gjendebu Turisthytte vendt seg til forvaltninga med søknad og forslag om korleis ein kan løyse behovet for båttransport til og frå Gjendebu, utanom det faste ruteopplegget for Gjendebåtane. Han har ved e-post vist til følgjande:

*"Gjendebåten har i dag løyve til 2 daglege turar til Gjendebu, med tillegg av ekstraturar som er nødvendige for drift og vedlikehald på turisthytta, og som går på Gjendebu sin generelle dispensasjon. Gjendebu har ikkje lenger eigen motorbåt, og vi ynskjer heller ikkje å ha det pga press frå gjester om transport til Gjendesheim. Likevel er «våre» ekstraturar normalt begrensa til 2-4 pr år, øvrig transport blir tilpassa dei ordinære rutetidene.*

*Gjestene våre har også hatt behov for nokre ekstraturar som dei sjølve har søkt Fylkesmannen om dispensasjon til. Dette kan dreie seg om 2-6 turar årleg, og alltid i forbindelse med bryllup eller store grupper som det ikkje er plass til på ordinær rute, eller som ikkje klarar å nå den siste avgangen frå*



*Gjendesheim kl 1425. Så langt eg kjenner til har alle omsøkte ekstraturar sidan 2004 blitt innvilga.*

*Gjendebåten sitt generelle løyve blir ikkje fullt utnytta i skuldersesongane. Vi ynskjer at ekstraturar som ligg innanfor løyvet, dvs 2 daglege turar i den tida Gjendebu er åpen, blir fullt ut delegert til Gjendebåtane AS å disponere innanfor den tidsperioden. Grunngeving og utdjuving av dette ligg i dokumentet frå 2005 som er vedlagt.*

*Konsekvensen av ei delegering vil bli at det enkelte dagar vil være ein avgang og enkelte dagar tre avganger til Gjendebu. Båten loggar uansett alle turar så etterkontroll av trafikken vil være enkel. Totalantall av turar vil ligge innanfor det som er gjeve løyve til i dag. Ei delegering vil spare forvaltarane for en del papirarbeid og administrasjon.*

*For oss på Gjendebu og våre gjester vil det ha stor betydning å få til ei slik ordning. Typisk er store grupper som skal inn til Gjendebu i skuldersesongane, og som ikkje får logistikken til å stemme slik at det er muleg å nytte båten som går 1425.*

*Eit typisk døme er fredager heilt mot slutten av sesongen. I dei vekene i september har vi ofte store grupper med svenske skuleelevar som ligg frå måndag til fredag. Dei må ut tidleg fredag for å nå tilbake til Gøteborg i rimeleg tid. I september er det få som har mulegheit til å utvide helga så dei kan være på plass på Gjendesheim kl 1425. Hvis vi skal ha trafikk på Gjendebu den helga er vi derfor avhengige av ein seinare avgang (1800) frå Gjendesheim, og dette må det i dag søkast særskilt dispensasjon for.*

*Dette er tungvint og uforutsigbart. Mykje enklare for alle partar hvis Gjendebåten kan bestemme lang tid i førevegen at det skal settast opp tre avganger den aktuelle dagen.*

*Å få opp trafikken i skuldersesong har stor økonomisk betydning for Gjendebu. Dei gruppene dette gjeld består også gjerne av personar som ikkje i stor grad vandrar i fjellet, og som på denne måten blir introdusert for Jotunheimen. For Gjendeområdet burde det derfor ligge til rette for at Gjendebu, Gjendebåtane og forvaltninga/verneføremålet har samanfattande interesse i denne saka. Håpar de vil drøfte dette positivt, og ser fram til ei tilbakemelding"*

I brevet frå 2005 som det vert vist til står følgjande vedr M/S Gjende – ruteopplegg:

*"Vi er kjent med at Gjendebåtane i dag har løyve til 2 daglege turar mellom Gjendesheim og Gjendebu, og at desse skal fordelast med ein tur om morgonen og ein om ettermiddagen. Dette passar ikkje alltid med trafikken. I periodar i utkanten av sesongen er det liten trafikk slik at det blir nytta berre ein avgang pr døgn, og i høgsesongen må det av og til takast ekstraturar ut om morgonen for å få med alle. På fredagskveldane, særleg om hausten, er det av og til etterspørsel etter seinare båtavgang frå Gjendesheim. Det siste har samanheng med stadig større helgautfart til fjells om haustane, ein klar trend dei siste 10 – 15 åra. Dette er svært interessant trafikk for oss på Gjendebu. Mykje av det er organisasjonar og verksemder som tek ein fjelltur som velferdstilbod, og som då også introduserer fjellet for nye grupper av brukarar.*

*På fredagskveldane er kapasiteten ofte "sprengt" på Memurubu og Gjendesheim, slik at det er vanskeleg for våre helge-gjester å finne plass der. Samtidig er behovet for folk som skal flyttast langs Gjende på laurdagsmorgonen større enn kapasiteten, slik at det oppstår lange køar og mange ekstraturar frå Gjendesheim.*

*Gjester som kjem til oss fredagskvelden skal i liten grad gå Besseggen på laurdagen. Dei skal gjerne ligge hos oss til søndag eller gå Bukkelægeret på laurdagen. Å få desse inn til Gjendebu på fredag vil derfor bidra til å dempe presset på Gjendesheim/Memurubu, og slik gje dei reisande eit betre produkt og samtidig utnytte båtane sin transportkapasitet betre.*

*Det er i dag høve til å søkje om dispensasjon til ekstraturar. Dette er ei dårleg løysing for gjestene våre og det medfører også nødvendigvis eit visst byråkrati.*

*For oss ville det derfor vere ynskjeleg at M/S Gjende fekk tillatelse til 2 turar pr dag (som no), men høve til å disponere dei to turane fritt gjennom sommaren. Dersom ein reknar sesongen som 16.6. –24.9 blir det 101 dager, altså løyve til 202 turar til Gjendebu.*

*På den måten ville det vere muleg for M/S Gjende i samråd med oss å legge opp ekstraturer dei siste 5-6 fredagskveldane, utan å auke den totale motorferdsla på vatnet. Dette ville også gjere det enklare for oss å få inn ekstrahjelp til helgane utan å måtte bruke eigen båt."*

Dersom ein ikkje får eit samordna opplegg for sommaren i tråd med det som er skissert, søker Gjendebu og eit konkret enkeltløyve for 29- juni:

*"Vi søker med dette om løyve til å setje opp ein ekstra båtavgang frå Gjendesheim til Gjendebu, med avreise fredag 29.6. kl 18.30.*

*Denne turen kjem i tillegg til ordinære ruter kl 0745 og 1425, og krev derfor særskilt dispensasjon i forhold til gjeldande praksis.*

*Gjendebu arrangerer ein minifestival den helga, med diverse konsertar og andre aktivitetar. I tillegg til eit forventet ganske stort tal vanlege gjester har vi invitert all betjening som har arbeidd for underskrivne, som ei markering av at eg no har gjennomført 30 samanhengande sommarsesongar på DNT-hytter.*

*Avgangen kl 1425 er problematisk tidleg for mange av desse og vi ynskjer derfor å kunne planlegge med ein seinare båt i tillegg. Vi trur at der uansett blir for mange passasjerar til den ordinære avgangen og at det derfor alternativt blir aktuelt med en ekstrabåt som ligg innanfor gjeldande løyve.*

*Ved å kunne tidfeste den ekstra avgangen vil vi unngå at gjestene må vente i fleire timar på brygga, og dei som har lang reiseveg vil kunne nå fram til Gjendesheim same dag, utan å måtte overnatte på turen. Dette gjeld også ekstra betjening som vi skal ha inn den fredagen. Vi håpar de vil sjå positivt på denne søknaden og ser fram til tilbakemelding. Dersom de skulle finne at disponering av ekstraturar innan eit gitt totaltal pr sesong skal delegerast til Gjendebåtane AS (sjå min e-post datert i går), kan de sjå bort frå denne søknaden."*

## Vurdering

Verten på Gjendebu peikar på interessante element i transportopplegget på Gjende, og det hadde vore nyttig å prøve ut eit opplegg for meir smidig praksis for å sjå om dette kan gje betre vilkår for dei næringsdrivande – utan at motorferdselen samla sett aukar. Det stemmer at det har i stor grad har vorte gjeve løyve til ekstraturane det er søkt om. Med den nye forvaltningsordninga utan høve til å delegere avgjerdsretten til administrativt nivå, vil ein sjå for seg eit nokså ressurskrevjande opplegg for behandling av enkeltsøknader som måtte koma ut ifrå behov som oppstår gjennom sommaren. Ut ifrå dette kan det vera tenleg å gje eit samla løyve i starten av sesongen. Søknaden må vurderast etter verneforskrifta, naturmangfaldlova og føringar i forvaltningsplan.

Verneforskrift for Jotunheimen NP set forbod mot motorferdsel. Forbodet omfattar ikkje den ordinære drifta av rutebåten på Gjende. Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til motorferdsel for nødvendige tilfelle der særlege grunnar ligg føre (verneforskrifta § 3 pkt. 5.3.4):

5.3. *Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til motorferdsel på vinterføre, på veg også på sommarføre, i vassdrag og bruk av luftfarty for: (...) 5.3.4. Køyring i andre naudsynte tilfelle der særlege grunnar ligg føre.*

5.3.4 er nå erstatta av naturmangfaldlovas § 48

I utkast til forvaltningsplan står følgjande om ekstraturar: «Ekstrabåt til/frå Gjendebu i samband med ulike arrangement og liknande kan bli gjeve etter søknad. Det er ikkje tillatt med bestilling av ekstrabåt frå brygga (taxibåtverksemd). Rapportering om antal avganger, passasjertal, ekstrabåt og evt. rundturar skal skje årleg til forvaltningsstyresmakta.»

Det vil seia at det i visse høve kan opnast for ekstraturar i samband med t.d. arrangement eller bestilling for grupper. Det er ei avgrensing på 2 ruteavganger pr. dag til Gjendebu. Fylkesmannen har tidligare gjeve løyve til enkelte ekstraturer til Gjendebu til enkeltstående arrangement og grupper som av ulike årsaker er hindra i å bruke rutebåten. Generelt må grupper/skuleklasser etc. tilpasse seg og planlegge ut frå Gjendebåten sine oppsette rutetider. Ein ser ikkje avgrensa bruk av båt som særleg kontroversielt i høve til verneformålet. Båttrafikken på Gjende har lang historie og var godt etablert lenge før nasjonalparken vart oppretta. Nokre få ekstra turar ved særlege behov vil ikkje medføre vesentleg meirbelastning på naturmiljøet eller forstyrning for andre brukarar/friluftslivet i nasjonalparken.

Søknaden er slik vurdert etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er relativt god kunnskap om området, det er m.a. registrert brukarinteresser og syn på forvaltninga gjennom ulike brukarundersøkingar.

§ 9 Føre-var prinsippet: Den omsøkte motorferdselsa gjev litt støy over eit kort tidsrom, men ein kan ikkje sjå at dette vil gje vesentleg meirbelastning på naturmiljø eller friluftsliv. Det er ein god del båttrafikk på Gjende frå før, og dei nye båtane har svært støysvake motorar.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng

praksis i høve til motorferdsel generelt i nasjonalparken. Det er berre eit fåtal slike saker pr. år, og utgjer svært lite volum i høve til ordinær rutebåttrafikk og båtbruk for bruksberettiga som er heimla i forskrifta. § 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar: Spørsmålet vert vurdert ikkje relevant. § 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: God planlegging vil kunne bidra til å redusere det samla transportbehovet.

Det er etablert praksis for å tillate nokre ekstra turar i løpet av året, ved særskilde behov. Dette utgjer svært lite i forhold til den samla båttrafikken på Gjende, og ein kan ikkje sjå at det gjev merkbar meirbelastning på naturmiljøet. Det vert som prøveordning for 2012 tilrådd å prøve ut opplegg med meir fleksible løysingar i skuldersongen. Det vert tilrådd å opne for inntil 5 ekstra turar til Gjendebu i 2012, på følgjande vilkår:

- Oppsyn og nasjonalparkforvaltar vert varsla ved e-post eller SMS i forkant av dei ekstra turane. Det skal leverast samla rapport ved avslutning av sesongen. Ordninga blir evaluert etter årets sesong, for å koma fram til eit best mogleg opplegg for handtering av ekstraturar frå 2013.

Det er for kort tid til å gå gjennom forslaget om å gje Gjendebåtane høve til å styre alle turane inn til Gjendebu. Ein bør i komande sesong følgje gjeldande opplegg med dei 2 faste daglege turane, og heller koma attende til ei nærare drøfting av innspelet om å la båtselskapet styre den samla transporten inn til Gjendebu fullt ut dersom styret finn det interessant å gå vidare med drøftingar her. I eit slik arbeid må ein etablere tett dialog med Gjendebåtane, turisthyttene ved Gjende og tilsynsutvala for Lom og Vågå.

Styret vurderer om dei ønskjer å starte ein slik prosess.

## **Sak 22-2012 Bruk av motorbåt for synfaring i samband med gjennomføring av programmet "Energikampen".**

Arkivsaksnr: 2012/3472-0

Saksbehandler: Kari Sveen

Dato: 21.05.2012

### **Forvaltar si innstilling**

Det blir med heime i naturmangfaldlovas § 48 gjeve løyve til å bruke motorbåt med inntil 10 hk i austdelen av Gjende for synfaring mai/juni 2012.

### **Saksopplysningar**

Fabelaktiv AS (TV-produksjonselskap) har produsert programmet "Energikampen" i Vågå i mange år. Ein har i år måtte avlyse avslutninga av innspillinga pga veromslag. Ein tenker nå å lage dei siste programma der ein har ein teltleir ved Gjende (innafor nasjonalparken) og går opp Jo-stigen. Ein ser for seg at sjølve produksjonen vil skje 2-3 dagar i august, og ein vil søke spesielt om dette etter synfaringa er

gjennomført. Ein søker no om å bruke ein motorbåt med inntil 10 hk for å ha synfaring til Hamsand/Gjende der Jo-stigen går opp. Det vil vere lokalkjente frå Vågå med på synfaringa.

## Vurdering

Søknaden vert vurdert etter:

- Verneforskrift for Jotunheimen NP (2003)
- naturmangfoldlova
- Framlegg til forvaltningsplan for Jotunheimen NP og Utladalen LV (2008).

Verneforskrifta for Jotunheimen NP set forbod mot motorferdsel. Det er gjeve unntak for nokre formål:

- 5.2.1. *Bruk av båt med motor inntil 6 hk på Gjende, Russvatn og Bessvatn i samband med den bruksrett bygdefolk i Vågå og Lom eller utanbygds grunneigarar har i desse områda.*
- 5.2.2. *Båtferdsel på Gjende i samband med transport og tilsyn med beitedyr og i samband med oppsyn og fiskekultur som vert drive av Vågå og Lom fjellstyre*
- 5.2.3. *Drifta av rutebåten på Gjende, men bruk av motor på 6 hk skal godkjennast av forvaltningsstyremakta.*
- 5.3. *Forvaltningsstyremakta kan gi løyve til motorferdsel på vinterføre, på veg også på sommarføre, i vassdrag og bruk av luftfarty for*
- 5.3.1. *Køyring i samband med bufe- og tamreindrift, anna landbruksdrift, utøving av bruksrett og fiskekultivering*
- 5.3.4. *Køyring i andre naudsynte tilfelle der særlege grunnar ligg føre.*

5.3.4 er erstatta av naturmangfoldlovas § 48. Fylkesmannen i Oppland har gjeve dispensasjon for å bruke 10 hk for bruksberettiga. Det er gjort framlegg om dette i dei nye foreslåtte verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark.

Sjølv om verneforskrifta har avgrensa motorisert båttrafikk på Gjende til bruksberettiga og rutebåttrafikk, ser vi ikkje på nok avgrensa bruk av båt som særleg kontroversielt i høve til verneformålet. Det er ein del båttrafikk på Gjende, og nokre få turar i særlege høve vil ikkje vere nokon meirbelastning på området eller til forstyrning for andre brukarar/friluftslivet i nasjonalparken.

Sekretariatet meiner at ein ikkje bør opne for motorisert ferdsl til typiske reklameoppdrag, eller filmoppdrag der ikkje naturen i området er ein vesentleg del av motivet. Konseptet "Energikampen" er barn og unge som er i aktivitet i Jotunheimen, og føremålet samsvarar bra med intensjonane for vernet. Ein ser og at å ha program frå Gjende/Besseggenområdet vil profilere nasjonalparken på ein positiv måte.

Søknaden er også vurdert etter naturmangfoldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er relativt god kunnskap om området, brukerkonfliktar er kartlagt mellom anna i 3 brukarundersøkingar.

§ 9 Føre-var prinsippet: Den omsøkte motorferdsla gjev noko støy over eit kort tidsrom, men ein kan

ikkje sjå at dette vil gje vesentleg meirbelastning på naturmiljøet/friluftslivet. Det er ein god del båttrafikk på Gjende frå før.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til motorferdsel generelt i nasjonalparken. Det er berre eit fåtall av slike saker pr. år. Desse har lite volum samanlikna med rutebåttrafikk/båtbruk for bruksberettiga.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar: Spørsmålet vert vurdert ikkje relevant.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Ein bruker motor med maks 10 hk, og lav fart.

Søknaden skal også behandlast av Vågå kommune, som forvaltningstyresmakt etter lov om motorferdsel med tilhøyrande forskrifter.

## **Sak 23-2012 Gjenoppbygging av steinsel på Skogadalsbøen**

Arkivsaksnr: 2012/---

Saksbehandler: Magnus Snøtun

Dato: 22.05.2012

### **Dokument i saka**

Søknad av 02.05.2012 vedlagt byggjeteikningar av 11.11.2011, frå Utladalen sameige v/ Steinar Mørkrid

### **Søknaden skal handsamast etter**

- Verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde av 5. desember 1980
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009

Vi viser til e-post av 2. mai 2012 med søknad om å setje i stand/restaurere selet ved Skogadalsbøen.

### **Bakgrunn for søknaden**

Det omsøkte steinselet på Skogadalsbøen har i fleire år stått utan tak, og steinmurane har stått til nedfalls. Sommaren 2010 gjennomførte Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, Statens naturoppsyn og grunneigarane ei synfaring til selet. Deltakarane var samde om at steinselet burde takast vare på, og sommaren 2011 engasjerte Statens naturoppsyn, etter avtale med grunneigarane, folk til å setje i stand att steinmurane. Arbeidet med steinmurane vart fullført same sommaren.

Søknaden no er ei oppfølging frå grunneigarane om å få sett steinselet i stand att. Sidan taket er borte, må istandsetting av selet ha løyve frå verneforskrifta.

Det vert også søkt om naudsynt helikoptertransport for å kunne gjennomføre bygging sommaren 2012, jf tlf med Steinar Mørkrid 16.05.2012.

### **Heimel**

Søknaden må handsamast etter verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde og etter naturmangfaldlova §§ 8-12.

I landskapsvernområdet er alle inngrep som vesentleg endrar landskapet sin eigenart eller karakter forbode, m.a. oppføring av bygningar (verneforskrifta pkt. IV, 2). Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til naudsynte tiltak i landbruket, så som oppføring av gjetarhytter (verneforskrifta pkt. IV, 4a), og til istandsetting av stølshus for allmenn bruk i nødvendig utstrekning (verneforskrifta pkt. IV, 4e).

I landskapsvernområdet er motorferdsel og landing med luftfartøy er forbode (verneforskrifta pkt. IV, 5.1). Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til bruk av luftfartøy for transport av materialar til hytter (verneforskrifta pkt. IV, 5.3.2.) og i naudsynte tilfelle der særlege grunnar ligg føre (verneforskrifta pkt. IV, 5.3.4.)

### **Vurdering**

Steinselet på Skogadalsbøen er eit av få steinsel i verneområda i Jotunheimen, og det er såleis av verdi å få selet oppatt slik som det var. Vi er kjende med at Utladalen sameige skal inngå avtale med DNT Oslo og omegn slik at dei kan nytte selet som ein del av overnattingstilbodet på Skogadalsbøen. Utladalen sameige vil då kunne nytte selet til andre tider som gjetarbu og som jakthytte. Denne kombinasjonen av at oppattbygging av selet er til nytte både for ålmenta og grunneigarane er gode grunner for å gje løyve, sjølv om forvaltningsplanen ikkje opnar for nye bygg i verneområda i Jotunheimen, og vil også vere avgjerande for økonomisk medverknad frå det offentlege.

Teikningane som følgjer søknaden følgjer opp alle krav til tradisjonell byggeskikk.

Vi gjer merksam på at gjenoppbygging av steinselet også skal handsamast av Luster kommune etter plan- og bygningslova.

Vi vurderer helikopterfrakt som den beste og i praksis einaste moglege måten å frakte inn materialar og utstyr for gjenoppbygging av steinselet. Aktuelt tidsrom er 20.06 – 30.09.2012.

Vi vurderer søknaden slik etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Vi meiner vi har god kunnskap om området ut frå tidlegare synfaringar her. I følgje forvaltningsplanen vert det i utgangspunktet ikkje gjeve løyve til nye bygg utover dei som det er opna for i samband med verneplanprosessen for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. Søknaden her gjeld å gjenoppføre eit steinsel, som det ikkje er mange av, i eit stølsområde, og representerer slik sett eit unntak som ikkje kjem i strid med forvaltningsplanen. DNT Oslo og omegn har i mange år hatt helikopterflyging av varer m.m. for drift og bygging på Skogadalsbøen turisthytte, som skjer nokre dagar gjennom året, og vi har ikkje kjennskap til uheldige verknader av dette.

§ 9 Føre-var prinsippet: Vi meiner at gjenoppbygging av steinselet på Skogadalsbøen representerer eit sjeldsynt unntak som ikkje vil skape presedens for tilsvarende saker med oppføring av bygningar andre stader der dette ikkje er ønskeleg, og der det kan truge naturmangfaldet. Vi vurderer helikopterfrakt som den klart mest miljøvenlege transportmåten.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Steinselet blir oppført i eit stølsområde der det er andre bygningar frå før, og fører til minimale endringar i området. Nye bygningar genererer motorferdsel både under oppføring og i driftsfasen. Dette vurderer vi som lite problematisk sidan det gjeld ein mindre bygning der det allereie er ei betjent turisthytte, og der steinselet truleg vil medføre ein svært liten auke

i motorferdsla til Skogadalsbøen. Det er viktig at helikoptertransport blir konsentrert til nokre få dagar for å minske belastninga på miljøet, og at transporten vert mest mogleg samordna med helikoptertransport som DNT Oslo og omegn har til Skogadalsbøen turisthytte.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar: Gjenoppbygging av steinselet vil vere verdfullt for kulturmiljøet på Skogadalsbøen. Vi vurderer elles temaet som lite relevant i denne samanheng både m.o.t. gjenoppbygging av steinselet og ved helikoptertransport.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Teikningane viser eit tradisjonelt sel i stein der det også inngår nokre (delar av) veggjar i tre, torvtak og vindauge og inngangsdør i tradisjonell utforming.

Skogadalsbøen ligg utan vegtilkomst, og einaste fornuftige måte å frakte inn materialar til bygginga er med helikopter.

Tilsynsutvalet for Jotunheimen NP og Utladalen LVO i Luster har fått saka til uttale og vil gje si innstilling før handsaming i Nasjonalparkstyret 30.05.2012.

### **Framlegg til vedtak**

Sekretariatet gjer framlegg om følgjande vedtak:

- Utladalen Sameige får løyve til å byggje oppatt steinselet på Skogadalsbøen som omsøkt, i tråd med vedlagde teikning.
- Utladalen Sameige får løyve til å transportere materialar og utstyr for å byggje oppatt steinselet, og løyve til å frakte ut overskotsmaterialar og utstyr når arbeidet er avslutta.

Løyve er gjeve på følgjande vilkår:

- Steinselet skal byggjast etter teikningane, og få torvtak, vindauge med ekte sprosser og dør som vist. Eventuell bruk av betong skal verte skjult av stein eller tre.
- Løyvet for helikopterfrakt gjeld inntil 4 dagar i perioden 20.06.-30.09.2012. Helikoptertransport skal så langt det er praktisk mogleg samordnast med DNT Oslo og omegn sin helikoptertransport til Skogadalsbøen turisthytte eller annan helikoptertransport i området som har løyve.

## **Sak 24 - 2012 Flerårig tillatelse til helikoptertransport til og fra Avdal Gard**

Arkivsaksnr: 2012/---

Saksbehandler: Magnus Snøtun

Dato: 22.05.2012

### **Dokument i saka**

- Søknad av 14.05.2012, frå Stiftinga Avdal Gard v/ Petter Arnt Løvdahl.
- E-post frå nasjonalparkforvaltar datert 16.05.2012 som svar på mail frå Petter Arnt Løvdahl datert 15.05.2012, om utviding av løyve til helikoptertransport datert 11.05.2007 til også å gjelde våren 2012.



### **Søknaden skal handsamast etter**

- Verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde av 5. desember 1980
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009

### **Bakgrunn for søknaden**

Stiftinga Avdal Gard har i fleire år hatt ansvar for oppussing og drift av Avdal Gard. Bygningane vert nytta til ulike arrangement og overnatting for besøkande. Stiftinga har eit prinsipp om å bruke helikopter minst mogleg, men for å drive denne verksemda, treng dei transport av lagringsvarer opp om våren og boss og avfall til resirkulering ned om hausten.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane gav 11.05.2007 eit fleirårig løyve for inntil 10 hiv ein dag i mai-juni og inntil 4 hiv ned att ein dag i september/ved sesongslutt. I følgje Petter Arnt Løvdahl var det mykje flyging nokre år i samband med at gammalt avfall i området vart samla saman for utflyging. Nå er denne oppryddinga i hovudsak sluttført og stiftinga har ikkje same behovet for så mange turar.

### **Heimel**

Søknaden må handsamast etter verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde og etter naturmangfaldlova §§ 8-12.

I landskapsvernområdet er motorferdsel og landing med luftfartøy er forbode (verneforskrifta pkt. IV, 5.1). Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til bruk av luftfartøy for transport av brensel, proviant og utstyr til hytter (verneforskrifta pkt. IV, 5.3.2.).

### **Vurdering**

Utkast til forvaltningsplan presiserer at motorferdsel ikkje er ynskjeleg i verneområda, men at noko er naudsynt. Mengda av motorferdsel skal vere så liten som mogleg. Sekretariatet meiner ordninga med transport av lagringsvarer til Avdal Gard fungerer godt. Rapportane viser at behovet har variert og at stiftinga har tilpassa den motoriserte ferdsla etter behovet. Det er derfor fornuftig å gje fleirårig løyve til denne årvisse transporten. Det fleirårige løyve bør ikkje strekke seg ut over valperioden for sittande nasjonalparkstyre. Grunna forlenginga av tidlegare løyve (e-post datert 16.05.2012), har stiftinga dekkja behovet for våren 2012 og det nye løyvet vil gjelde frå hausten 2012.

Vi vurderer helikopterfrakt som den beste måten å frakte inn større mengder med lagringsvarer til drifta av Avdal Gard.

Vurderer av søknaden etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Vi meiner vi har god kunnskap om området ut frå tidlegare erfaringar med denne aktiviteten. Søknaden gjeld regelmessig flyging som vert samordna med Hydro si flyging i området og er i starten og slutten av sesongen for besøkande. Det er ikkje kjennskap til uheldige verknader av det førre fleirårige løyvet som var meir omfattande.

§ 9 Føre-var prinsippet: Erfaringsgrunnlaget frå tidlegare år er bra og føre-var prinsippet er lite relevant i denne saken. Med vilkår om årleg rapportering vil forvaltninga ha oversikt sjølv om det vert gjeve fleirårig løyve.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Det er stor aktivitet i Utladalen landskapsvernområde og

Jotunheimen nasjonalpark med blant anna fleire store turisthytter som har behov for motorisert ferdsel for å kunne drive si verksemd. DNT Oslo og Omegn konsentrer sin helikopterflyging til alle hyttene i området til ei veke i juni, om lag samtidig med transporten til Avdal Gard. Dette er utanom hovudsesongen for besøkande og denne konsentrerte transporten gjev mindre negativ påverknad på sårbar fauna.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar: Er ikkje relevant for denne saka.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Avdal Gard ligg utan vegtilkomst og terrenget er bratt og utfordrande. Helikopter er den mest fornuftige måte å transportere større mengder lagringsvarer til drifta i Avdalen.

### **Framlegg til vedtak**

Stiftinga Avdal Gard får løyve til:

- Helikoptertransport opp til Avdal Gard med lagringsvarer o.l. ein dag i mai-juni (inntil 3 hiv) og for nedtransport av avfall ein dag i septermber/ved sesongslutt (inntil 2 hiv).

Løyve er gjeve på følgjande vilkår:

- Løyvet for helikopterfrakt gjeld frå hausten 2012 til og med hausten 2015. Då vil nytt verneområdestyre ta stilling til eventuell ny søknad våren 2016.
- Løyvet gjeld ikkje søndagar og heilag dagar.
- Omfanget av helikopterbruk skal avgrensast til det som er strengt naudsynt.
- Seinast dagen før skal de gje melding til naturoppsyn Rigmor Solem (mobil 959 65 158).
- Helikoptertransport skal så langt det er praktisk mogleg samordnast med annan helikoptertransport i området som har løyve.
- Det skal kvart år sendast skriftleg rapport til verneområdestyret ved nasjonalparkforvaltar om gjennomførte helikoptertransportar innan 1.november.

**25-2012      Eventuelt**