

Møteinnkalling

Utvalg: **Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen**
Møtested: , Telefonmøte
Dato: 15.02.2013
Tidspunkt: 12:00

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 947 89 126. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Saksliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv-saksnr
ST 1/2013	Godkjenning av protokoll/innkalling		
ST 2/2013	Referatsaker		
RS	Protokoll fra møte nr. 3/2012 - 30.11.12		2012/2983
RS	Sak - Bruk av snøskuter for transport av utstyr/personell til filmopptak		2013/904
RS	Tilbakemelding - Storådalens beitelag - Løyve til bruk av helikopter ved eventuelt behov i samband med avlving av forvilla beitedyr		2012/6128
RS	Konstituering av tilsynsutvalet for Jotunheimen nasjonalpark i Lom		2012/5753
RS	Utbetaling av tilskudd til Norsk Fjellmuseum - Utstilling om Jotunheimen, Reinheimen, Breheimen		2012/193
RS	Utbetaling - Forvaltningsknutepunkt		2011/8234
RS	Endringer i vedtektene for nasjonalpark-/verneområdestyrene		2012/193
RS	Rundskriv 13/120 - Retningslinjer om redningstjenestens bruk av snøskuter i utmark og i verneområde		2013/874
ST 3/2013	Utladalen landskapsvernområde - Dispensasjon - Motorferdsel - 2013 - Helikopterløft med material til vedlikehald av taubane - Vetti Gard Turiststasjon v/Berit Johansen Vetti		2013/295
ST 4/2013	Jotunheimen - nasjonalpark - Dispensasjon - Drift av rutebåten på Gjende 2013 - Gjendebåten AS		2013/434
ST 5/2013	Jotunheimen og Utladalen landskapsvernområde - Dispensasjon - Motorferdsel - 2012-2015 - Motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av turisthytter og kvisting av vinterruter - DNT Oslo og Omegn		2013/1014
ST 6/2013	Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde - Dispensasjon - Motorferdsel - 2013 - Kjentmannskøyering i verneområde - Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane og Norsk Folkehjelp Årdal		2013/955

ST 2/2013 Referatsaker

Protokoll fra møte nr. 3/2012 - 30.11.12 2012/2983

Sak - Bruk av snøskuter for transport av utstyr/personell til filmopptak
2013/904

Tilbakemelding - Storådalen beitelag - løyve til bruk av helikopter ved
eventuelt behov i samband med avliving av forvilla beitedyr 2012/6128

Konstituering av tilsynsutvalet for Jotunheimen nasjonalpark i Lom 2012/5753

Utbetaling av tilskudd til Norsk Fjellmuseum - Utstilling om Jotunheimen,
Reinheimen, Breheimen 2012/193

Utbetaling - Forvaltningsknutepunkt 2011/8234

Endringer i vedtektene for nasjonalpark-/verneområdestyrene 2012/193

Rundskriv 13/120 - Retningslinjer om redningstjenestens bruk av snøskuter i
utmark og i verneområde 2013/874

Arkivsaksnr: 2013/295-0

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 08.02.2013

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	3/2013	15.02.2013

Utladalen landskapsvernområde - Dispensasjon - Motorferdsel - 2013 - Helikopterløft med material til vedlikehald av taubane - Vetti Gard Turiststasjon v/Berit Johansen Vetti

Forvaltar si innstilling

Med heimel i naturmangfaldlova § 48 får Vetti Gard Turiststasjon v/ Berit Johansen Vetti dispensasjon frå verneforskrift for Utladalen landskapsvernområde for eit løft med material med helikopter frå Flaten til toppen av taubane mot Vettismorki i samband med vedlikehaldsarbeid. Løyvet gjeld fram til 01.juni i 2013.

Løyvet blir gjeve på følgjande vilkår:

- Statens naturoppsyn v/Rigmor Solem (tlf. 959 65 158) skal ha melding seinast dagen før transport skal skje.
- Transporten skal leggjast ikkje leggjast til helgedagane eller i feriedagar.

Saksopplysningar

Dokument i saka

- Søknad av 12.01.2013, frå Vetti Gard Turiststasjon v/ Berit Johansen Vetti.

Søknaden skal handsamast etter

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

Bakgrunn for søknaden

Frå Vetti og opp mot Vettismorki er det etablert ein taubane. Taubana har lang historie med

transport av varer mellom Vetti og stølen på Vettismorki. Taubana krev regelmessig tilsyn og vedlikehald og nå må dei øvste bukkane vedlikehaldast og materiale må fraktast opp. Vetti Gard Turiststasjon søker derfor om løyve til eitt løft med helikopter frå Flaten til dei øvste bukkane vinteren 2013.

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, 8), men med unntak for nokre formål. I tillegg kan forvaltningsstyresmakta vurdere dispensasjon i særskilde tilfelle (siste ledd). Denne unntaksreglen er erstatta av naturmangfaldlova § 48 som i første ledd set rammer for kva unntak som kan vurderast:

«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.»

Formålet med opprettinga av Utladalen landskapsvernområde er «å verne eit vilt og vakkert vestlandskap med naturmiljø og kulturminne i tilknytning til Jotunheimen nasjonalpark, samstundes som områda skal kunne nyttast til landbruk, friluftsliv, jakt og fiske.»

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.

Taubana er ein fast installasjon som reduserer behovet for motorferdsel mellom Vetti og Vettismorki. Det må påreknast vedlikehald av slike fast installasjonar og samstundes transport av material.

Bruk av helikopter er ein effektivt måte å frakte naudsynte material i bratt lende utan at det påverkar vegetasjon og landskap (verneformålet). Støy knytt til transporten vil kunne påverke andre interesser knytt til friluftsliv og fauna, men påverknaden vil vere midlertidig. Ved å legge transporten til vinterhalvåret vert ikkje påverknaden på verneverdiane nemneverdige.

Vurdering av søknaden etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Vi meiner at kunnskapsgrunnlaget når det gjeld naturmangfald og bruk av området er bra. Helikopterløft i vinterhalvåret vil i liten grad påverke friluftslivet, men noko fauna som er i området vil kunne bli forstyrra. Vedlikehald av taubana vil skape forstyrning av lokal fauna uavhengig av helikopterløftet og meireffekten vert vurdert som liten.

§ 9 Føre-var prinsippet: Med eitt løft er motorferdsla redusert til eit minimum. Det er ikkje kjent særskilt sårbare artar som må ein må unngå å forstyrre i tid eller rom. Det er derfor ikkje lagt til særskilde vilkår til løyvet utanom dei standardiserte.

§ 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. Denne transporten 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: Taubana ligg i ei bratt li opp mot Vettismorki og helikopter er den mest miljøforsvarlege metoden for å transportere opp naudsynte material.

Konklusjon:

Vi vurderer eitt helikopterløft som den beste måten å frakte opp naudsynte material til vedlikehald av taubana.

Arkivsaksnr: 2013/434-0
Saksbehandlar: Kari Sveen
Dato: 18.01.2013

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	4/2013	15.02.2013

Jotunheimen - nasjonalpark - Dispensasjon - Drift av rutebåten på Gjende 2013 - Gjendebåten AS

Forvaltar si innstilling

Med heimel i gjeldande verneforskrift pkt. IV, 5.2.3 for Jotunheimen nasjonalpark får Gjendebåtene AS v/Harald Rune Øvstedal løyve til drift av rutebåt for den delen av Gjende som ligg innan nasjonalparken på følgjande vilkår:

1. Løyvet gjeld sesongen 2013 og inntil vidare. Når revidert forvaltningsplan ligg føre vil det vera grunnlag for ein revisjon av løyvet.
2. Det kan kjørast 2 daglege turar til og frå Gjendebu. I dei periodane av sesongen det vert kjørt to turar, skal det vera ein tur om morgonen og ein på ettermiddagen. Det vil likevel om nødvendig kunne kjørast ein ekstratur mellom Gjendebu og Memurubu om morgonen for å få med alle som står på brygga og ventar på båttransport i tråd med ruteplanen.
3. Med ein "tur", slik dette er brukt i førre punktet, er det meint transport med ein av dei to båtane som for tida er i drift på Gjende, det vil si Gjende III eller "Gjendine". Utsifting av ein eller begge båtane kan berre skje etter godkjenning av forvaltningsstyremakta – jf forslag til forvaltningsplan kap. 8.4.
4. Når det gjeld ruta på strekninga Gjendesheim - Memurubu, vil det ikkje vera andre avgrensingar enn at transporten skal skje innan tidsrommet frå kl. 07.30 til 20.00, der passasjerar som møter opp i samsvar med oppsett ruteplan skal ha tilgang på transport gjennom nødvendige ekstraturar knytt til det faste ruteopplegget.
5. Det ikkje høve til å setja opp ekstraturar som blir bestilt "frå brygga". Ekstraturane må vera bestilt på førehand, eller dei må vera knytt til at det står att folk på brygga som ikkje får plass med ordinær avgang i ruteplanen.
6. Det er ein føresetnad at Gjendebåten bidrar med det som er avtala til drift av fellesopplegg for renovasjon og toalettlløysingar i tilknytning til anløpstedene for

rutebåten, i samsvar med planar frå Vågå og Lom kommunar.

7. Det er ein føresetnad at Gjendebåten legg opp eit driftsmønster for rutebåtane med tilhøyrande anlegg som tek omsyn til at verksemda føregår innan nasjonalparken. Dersom det kan dokumenterast eller sannsynleggjerast verksnder av rutebåtdrifta ut over det som i dag er kjent, og som er i strid med formålet med nasjonalparken, kan nasjonalparkforvaltninga pålegge Gjendebåtene AS endringar i driftsopplegget eller gjennomføring av avbøtande tiltak.
8. Transporten skal i størst mogleg grad følgje ei lei som går midtstrøms på innsjøen, for å dempe effekten av bølgeslag mot land mest mogleg.

Det blir med heimel i naturmangfaldlovas § 48 gjeve løyve til

- å setja opp inntil 5 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.
- Det er ikkje høve til bestilling av ekstrabåt frå brygga (taxibåtverksemd).

Rapportering om avgangar, passasjertal, ekstrabåt og evt. rundturar skal skje årleg til forvaltningsstyresmakta.

Eventuelle brot på vilkåra som er stilt for dette løyvet kan medføre at det vert trekt attende.

Saksopplysningar

M/S Gjende v/Harald Øvstedal har etter gjeldande verneforskrift pkt. IV, 5.2.3 for Jotunheimen nasjonalpark løyve til drift av rutebåt for den delen av Gjende som ligg innan nasjonalparken.

Gjeldande løyve var meint å skulle reviderast når den nye forvaltningsplanen låg føre, men godkjenning av denne har som kjent teke meir tid enn føresett. Løyve gjeve ved brev av 09.06.09 hadde slik ordlyd:

Drift av rutebåten skal skje på følgende vilkår:

1. *Løyvet gjelder sesongen 2009. Et mer varig løyve vil bli vurdert på bakgrunn av vedtatt revidert forvaltningsplan.*
2. *For 2009 gjelder en begrensning på 2 daglige turer til og fra Gjendebu. I de periodene av sesongen det kjøres to turer, skal det kjøres én tur om morgenen og én om ettermiddagen. Det vil likevel om nødvendig kunne kjøres en ekstratur fra Gjendebu til Memurubu om morgenen for å få med alle som venter på båttransport. For spesielle grupper eller arrangement på Gjendebu, kan ekstraturer vurderes av Fylkesmannen etter søknad.*
3. *Med en "tur", slik dette er brukt i foregående punkt, menes transport med én av de to båtene som for tiden er i drift på Gjende, det vil si Gjende III eller "Gjendine". Utskifting av en eller begge båtene kan ikke skje uten godkjenning av Fylkesmannen. Fylkesmannen er kjent med at Gjendebåten ønsker å utvide kapasiteten på Gjendine fra 80 til 100 passasjerer. Dette vil vi ikke ha merknader til.*
4. *Når det gjelder ruta på strekningen Gjendesheim - Memurubu, medregnet ekstraturer, vil Fylkesmannen ikke avgrense denne så lenge denne drives innenfor tidsrommet fra kl 07.30 til 20.00.*
5. *Det blir ikke anledning til å sette opp ekstraturer som bestilles "fra brygga" (ekstraturer som ikke er forhåndsbestilte), bortsett fra når det står igjen folk på brygga som ikke blir med ordinær avgang.*

6. Det forutsettes at Gjendebåten bidrar med det som er avtalt til drift av fellesopplegg for renovasjon og toalettløsninger i tilknytning til anløpstedene for rutebåten i samsvar med planer fra Vågå og Lom kommuner.
7. Det forutsettes at Gjendebåten legger opp driftsmåter for rutebåtene med tilhørende anlegg som tar hensyn til at virksomheten foregår innenfor nasjonalparken. Dersom det kan dokumenteres virkninger av rutebåtdriften utover det som i dag er kjent, og som er i strid med formålet med nasjonalparken, kan Fylkesmannen pålegge Gjendebåten endringer i driftsopplegget eller gjennomføring av avbøtende tiltak.
8. Eventuelle brudd på de vilkår som er stilt for dette løyvet kan medføre at løyvet trekkes tilbake.

I tillegg har det vorte gjeve enkeltløyve for ekstraturar etter søknad. Nasjonalparkstyret gav i 2012 eitt enkeltløyve pluss ein kvote på 4 turar, som selskapet kunne disponere i løpet av sommaren. Dette for å forenkle saksbehandlninga. Ordlyd i vedtaket var følgjande:

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, passasjerar, ekstrabåt og evt. rundturar skal skje årleg til forvaltningsstyresmakta.

Det vart uttrykt tilfredsheit frå eigaren av Gjendebåtane med kvoteordninga, og det stod att ein tur av kvoten ved sesongslutt. Dette viser at vilkåra om å avgrense kjøringa til det nødvendige blir fylgd opp.

Rapport frå Gjendebåtene AS viser desse trafikkdata for 2012 (førebels – september manglar):

Antall solgte billetter siden 2005								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
juni			1965	2111	2551	2501	1948	2342
juli			13288	16839	14113	17428	12963	13709
august			13197	11191	12718	11877	11350	11548
september			3122	3594	3853	3833	3289	
oktober			755	83	145	241	0	
Ant.passasjerar	33307	36238	32327	33818	33380	35880	29550	27599
pluss faktura						3600	4373	3301
Totalt						39480	33932	30900

Rapporteringa viser eit passasjerar på 33-34.000 årleg, men med 2010 som eit toppår med nær 40.000 selde billetter.

Nasjonalparkforvaltninga og SNO har elles registrert at enkelte meiner at nye og raskare båtar skaper bølger som medfører erosjon i strandsonen, særleg om det blir køyrt for nær land.

Vurdering

Drift av rutebåtane på Gjende er heimla i gjeldande verneforskrift pkt. IV, 5.2.3. Eventuelle ekstraturar må vurderast etter naturmangfaldlova § 48.

Det er etablert praksis for ekstraturar for større grupper som har bestilt på førehand og som enten ikkje får plass på ein ordinær avgang, eller som kjem til området utanom sesong eller på eit tidspunkt som ikkje kommuniserer med rutetidene.

Utkast til forvaltningsplan, som ligg hos DN for godkjenning, har følgjande føringar for rutebåttrafikken – jf. utdrag av kap. 8.4:

«Gjendebåten AS har to turist- og rutebåtar på Gjende, med ein transportkapasitet på 100 og 80 passasjerar. Den nyaste båten er frå 2006, går om lag 20 knop, og er betre tilpassa funksjonshemma. Utskifting av rutebåtane på Gjende og drifta av dei skal godkjennast av forvaltningsstyresmakta (framlegg til verneforskrift § 3, 6.3 g, gjeldande verneforskrift pkt. IV, 5.2.3). Det vil ikkje vere aktuelt å gje løyve til bruk av fleire enn to rutebåtar på Gjende, eller gje løyve til persontransport til fleire aktørar samstundes. Turisthyttene vil ikkje få løyve til eigen persontransport utover den avgrensa dispensasjonen som det er gjeve løyve til i vintersesongen.

Det har vore drift med rutebåt på Gjende sidan 1906, og det er den det er heimel for (i medhald av løyve) i verneforskrifta (verneforskrifta § 3, 6.3.g). Talet på turistar som blir transporterte med båt på Gjende vart tre-dobla fram til 1990. Ny båt vart satt i drift i 1990. Dei siste åra har tala vore stabilt i overkant av 30 000 reisande. Om lag 75 % av dei reisande løyser billett på strekninga Gjendesheim-Memurubu. I løyvet blir det m.a. teke atterhald om at det kan bli aktuelt å regulere transportkapasiteten, ruteopplegget m.m. i samband med forvaltningsplanarbeidet for Jotunheimen og dersom verknaden på naturmiljøet skulle tilseie det.

Motorbåttransport på Gjende kan sjåast på som konfliktfylt i høvet vern som nasjonalpark. Med båtane blir det frakta turistar motorisert inn i kjerneområdet av nasjonalparken, med start- og endestad for fotturar midt inne i kjerneområdet, noko som er uheldig. Dette er med på å gjere avstandane i nasjonalparken kunstig korte. Bruken av nokre område i nasjonalparken bør krevja fleirdagarstur. For dei fleste startar fjellturen der motortransporten sluttar. Ei sentral målsetting etter vernereglane er å unngå motorisert ferdsel, også for å redusere motorstøy. Verdier i naturmiljøet og "mystikken" i dei sentrale områda av nasjonalparken blir reduserte og borte ved slik motorisert ferdsel, og opplevinga av desse tilsvarande redusert. Samstundes har motorbåttransporten kanaliserte effekt og gjev mange høve til å oppleve naturen i området på båtturen og gjennom å gå tur. Vidare er båttransport naudsynt for å forsyne turisthyttene Memurubu og Gjendebu med mat og utstyr. Den gjev og funksjonshemma og eldre høve til å oppleve fjellområde som er verna som nasjonalpark. Båtruta på Gjende har dessutan lange tradisjonar. Turen over Besseggen som den mest trafikkerte er langt på veg ein merkevare og eit kjent turmål for mange.

Det har dei seinare åra vore tendens til at besøkande har bestilt ekstrabåt frå brygga. Dette har hatt eit avgrensa omfang, men er likevel ein uheldig praksis, ved at rask og ikkje planlagt transport inn og ut av fjellområdet får preg av taxi-verksemd. Taxibestilling av motorisert transport skal ikkje kunne skje i ein nasjonalpark. Dette vil det derfor ikkje bli gjeve løyve til.

- - -

I etterkant av forvaltningsplanen frå 1998 var det ein gjennomgang av båtrotene på Gjende. Dette førte til klarare retningslinjer for motorbåttransporten, noko som har vore ein fordel for alle partar. På bakgrunn av dette kom ein fram til at: Båttransporten til/frå Gjendebu skal ikkje overstiga 2 båtavgangar kvar dag. Dersom det står passasjerar att ved ordinær rute, kan ekstratur for å hente dei gjennomførast utan vidare. Ekstraturar ut over dette må det søkjast om. Tal på omsøkte ekstraturar har vore avgrensa til 2-3 turar i året. Det er eit mål å halde slike turar på eit avgrensa nivå. Transportkapasiteten frå Gjendesheim til Memurubu (med tanke på turen over Besseggen) er ikkje avgrensa i gjeldande løyve. Dette inneber at frakt av folk og varer i området i størst mogleg grad vert kanalisert til rutebåten på Gjende med faste turopplegg.

- - - - -

Utdrag av *Retningslinjer og Tiltak*:

- *Motorisert transport av turistar inn i verneområda skal avgrensast og/eller vere under kontroll.*
- *Avgrense persontransporten med motorbåt inn til vestenden av Gjende (Gjendebu) til 2 båtavgangar pr. dag.*

Gjendebåten er også kort omtala i kap. 8.15.3 (om motorferdsel):

«For rutebåt på Gjende viser vi til kap. 8.5 (skal vera 8.4). Fylkesmannen meiner 20 knop er absolutte høgaste hastighetsnivå for ein rutebåt på Gjende. Forvaltningsstyresmakta vil halde på ei avgrensing på 2 ruteavganger til Gjendebu pr dag, medan til Memurubu har ikkje fylkesmannen sett ei øvre grense på tal ruteavganger.»

På grunnlag av tilrådingar i utkastet til forvaltningsplan som ligg til godkjenning og etablert praksis, vert det tilrådd å vidareføre gjeldande løyve for drift av rutebåten på Gjende. Løyvet vert gjort gjeldande frå og med sesongen 2013 og inntil vidare. Når ny forvaltningsplan ligg føre vil det vera naturleg å ta løyvet opp til ny vurdering, for forankring i vedteken forskrift og plan.

Kvotefor ekstraturar slik det vart praktisert i 2012 i medhald av vedtak i sak 21/2012 blir foreslått vidareført, på grunnlag av positive erfaringar med ordninga.

Det er registrert innspel/spørsmål om det kan oppstå bølgeslagersjokk ved kjøring nær land. Dei nye og større og raskare båtar gjev (om enn avhengig av form på båten) større bølger enn dei eldre båtene. Særleg kraftige bølger er det frå båtar som halvplanar og nærast skyv store mengder vatn framfor seg. På stigen mellom Gjendesheim og Memurubu har det dei siste par åra vore registrert utvasking som har medført behov for reparasjon/vedlikehald. Utvaskinga kan og skuldast naturskapt hendingar i form av vind, sterk nedbør, auka overflate-avrenning og isforhold om våren, så det treng ikkje berre å ha samband med båttrafikken. Men andre stader, m.a. i Nærøyfjorden er utvasking frå båtar av om lag same storleik som Gjendebåtane (og andre større båtar) ei viktig problemstilling, og har medført at maksimal fart er sett til 8 knop for båtar over 30 fot i det mest sårbare området. Føre-var-prinsippet i naturmangfaldlovas § 9 tilseier at ein bør unngå å føre båten langs land, men følgje midtlinja på innsjøen i størst mogleg grad. Ved innkjøring mot bryggja i Memurubu frå aust bør ein vera særleg merksam på å halde avstand til land og ta ein romsleg sving før båten legg inn mot brygga. Desse tilpassingane vurderer vi til å ha små negative konsekvensar for rutebåtdrifta, og vert derfor tilrådd som nytt punkt 8. i fornya løyve. Alternativet med nedsett fart for rutebåtane på Gjende vurderer vi at vil ha langt større negative konsekvensar.

Også av omsyn til fiskarar og dei som går stigen mellom Gjendesheim og Memurubu er det ein fordel om Gjendebåtane (og andre som ferdast på vatnet) held god avstand til land.

Vurdering av båttrafikken i høve til naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget:

Det er god kunnskap om området, det er m.a. registrert brukarinteresser og syn på forvaltninga gjennom ulike brukarundersøkingar. Vidare er det krav til årleg rapportering som gjer at ein har oversikt på samla transportaktivitet.

§ 9 Føre-var prinsippet:

Støy: Den omsøkte motorferdsla gjev litt støy over eit kort tidsrom, men ein kan ikkje sjå at støyen representerer spesiell belastning på naturmiljø eller i høve til friluftslivet. Dei nye båtene har svært støysvake motorar, og dei fleste fotturistane følgjer ruta over Besseggen, som ligg såpass høgt at ein neppe vil høyre motorduren i det heile.

Erosjon: Større og raskare båtar kan bidra til auka bølgeslagersjokk ut over det ein naturleg må rekne med som følgje av vind, nedbør/avrenning og istilhøve, og ein bør ut ifrå føre-var-prinsippet etablere eit kjøremønster som dempar effekten av bølgjene som slår mot land.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning:

Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til motorferdsel generelt i nasjonalparken. Det blir opna for berre eit fåtal ekstraturar pr. år, og desse utgjer svært lite volum i høve til den bruken som er heimla i den gjeldande forskrifta.

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

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode:

- God planlegging er med og reduserer det samla transportbehovet.
- Ved å følgje ein kurs som går mest mogleg midt etter Gjende vil verknaden (utvasking) av bølgiene bli mindre og føre til mindre erosjon.

Arkivsaksnr: 2013/1014-0

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 08.02.2013

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	5/2013	15.02.2013

Jotunheimen og Utladalen landskapsvernområde - Dispensasjon - Motorferdsel - 2012-2015 - Motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av turisthytter og kvisting av vinterruter - DNT Oslo og Omegn

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev med dette Den Norske Turistforening Oslo og Omegn løyve til motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av sine hytter i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. Kva løyvet gjeld og vilkåra for løyve går fram av eige vedlegg.

DNT Oslo og Omegn har etter dette løyvet ansvar for gjennomføringa av motorferdsel knytt til deira verksemd i verneområda. Det er særskilt viktig at organisasjonen har gode rutinar for at nye tilsette/aktørar vert gjort kjent med og forstår innhaldet i dette løyvet. Gode rutinar for rapportering vil også bidra å sikre ei god gjennomføring.

Saksopplysningar

Vi viser til tidlegare løyve datert 09.06.2009 frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane og tilsvarende brev frå Fylkesmannen i Oppland. Dette løyvet omfatta perioden 2009-2012 og ville deretter bli forlenga med eitt år om gangen dersom ingen av partane hadde innvendingar.

I oppsummerings-/informasjonsmøte med DNT Oslo og Omegn på Lillehammer 21.01.2013 vart løyvet diskutert og ein ser behov for både å justere, konkretisere og tydeleggjere einskilde punkt. I hovudsak byggjer nytt løyve på tidlegare løyve.

Bakgrunn:

DNT si verksemd i Jotunheimen har historie tilbake til heilt i oppstarten av foreininga i 1868. Allereie i 1870 stod den første turisthytta på Tyin klar. I dag er det 14 turistforeiningshytter knytt til Jotunheimen og Utladalen. Det er i tillegg til 28 hytter som er eigd av private. Nokre ligg innanfor verneområda, mens andre ligg i randsona rundt, men alle hyttene er knytt saman med stisystemet i Jotunheimen (hovudsakleg DNT-merka ruter).

DNT Oslo og Omegn har i fleire år hatt eit felles løyve for motorferdsel i heile verneområdet både for drift av turisthyttene og kvisting av utvalde vinterruter. Bakgrunnen for revisjonen av løyvet er behovet for å konkretisere og understreke rutinar som er viktige for påverknaden på andre interesser i verneområdet.

Heimel:

Motorferdsel i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde er forbode etter verneforskriftene høvesvis pkt. IV, 5.1 og pkt. IV, 8. Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til motorferdsel for transport av materiale, brensel, proviant og utstyr etter verneforskriftene høvesvis pkt. IV, 5.3.2. (Jotunheimen nasjonalpark) og IV, 8 (Utladalen landskapsvernområde).

Verneformålet i § 2 for Jotunheimen nasjonalpark er: *«Formålet med nasjonalparken er å verne eit vilt, eigenarta, vakkert og i stor grad urørt fjellandskap med dyre- og planteliv på overgangen mellom austlandsk og vestlandsk fjellnatur. I nasjonalparken skal det innafor visse rammer vere høve til landbruk, friluftsliv, jakt og fiske, undervisning og forskning.»*

Vurdering

DNT sin aktivitet har både historisk og i dag vore viktig for utviklinga av friluftsliv generelt i landet og i Jotunheimen og Utladalen spesielt. Gjennom stinettet og hyttene har fjellområda blitt gjort tilgjengelege for folk flest. Over tid har det også vore utvikling i friluftslivet, og fleire av turisthyttene er i dag store bedrifter som ligg både innanfor og i randsona til verneområda. Desse store hyttene er viktige for dei større gruppene av fotturistar, mens dei mindre sjølvbeteningshyttene er viktige for fotturistar som i større grad vil klare seg sjølv og oppleve naturen på eiga hand.

Det er behov for transport av varer og utstyr til dei ulike hyttene som er tilgjengelege for fotturistar. Dei større betente hyttene som ligg inne i verneområdet har også behov for transport av drivarar og personale. På vinterføre er det aktuelt å frakte både varer og utstyr med snøskuter, men om sommaren må større mengder varer fraktast med helikopter. Dette er ein aktivitet som har gått føre seg i mange år i verneområda, og både DNT og forvaltninga har erfaring med ulike ruter og tidspunkt. Kjennskapen til andre interesser knytt til verneområdet er i hovudsak oversikteleg (§ 8 i naturmangfaldslova). Påverknaden på andre interesser, både naturverdiar og friluftslivsinteresser, er avhengig av metode for transport og tidspunkt. T.d. vil naturverdiar og landskapsverdiar bli sterkt påverka ved omfattande motorferdsel på barmark. Det er derfor ikkje opna for barmarkskøyring utanom opparbeidd bilveg (§ 12 i naturmangfaldslova). Tidspunkt for motorferdsel kan i einskilte område vere avgjerande for påverknaden på andre interesser. Etter «føre-var»-prinsippet i § 9 i naturmangfaldslova, er det derfor sett vilkår om at DNT skal «vere særleg kritisk til behovet for» motortransport frå Turtagrø til Skogadalsbøen om våren, og ha tett dialog

med oppsynet i forkant av omsyn til villreinen i Vest-Jotunheimen. Det er også lagt føring for at mest mogleg helikoptertransport til alle hyttene i området skal samlast til ein avgrensa periode om våren. Vermessige forhold vil kunne påverke gjennomføringa av planlagt transport i desse fjellområda, og transporten må i noko grad kunne tilpassast.

DNT Oslo & Omegn har hatt eit ope og omfattande løyve i fleire år i desse verneområda. Særleg behovet for motorferdsel knytt til drift av hyttene innanfor verneområdet er vanskeleg å planlegge i detalj. Søkjar skal likevel halde omfanget av motorferdsel til eit minimum. Som den største aktøren knytt til motorferdsel er det viktig å bevisstgjere heile organisasjonen om dette prinsippet for å halda den samla belastinga av motorferdsel på verneområdet så låg som mogleg (§ 10 i naturmangfaldslova). Vilkåret om årleg rapportering er viktig for å kunne vurdere den samla utviklinga i verneområdet. Det er generelt lite konflikt knytt til denne transporten, og for å unngå misstydingar og for at oppsynet skal kunne ha oversikt er det viktig at DNT varslar motorferdsel på førehand.

Eit anna vilkår som er sett for å hindre unødig køyring og unødig mange snøskuterar, er at søkjar skal nytte leigekøyrarar som har kommunal godkjenning som leigekøyrar etter motorferdselslova dersom ikkje drivar eller anna tilsett personell kan køyre. Dette er med på å byggje opp under ei kommunal ordning som skal hindre for mange private snøskuterar og sikre ei mest mogleg profesjonell gjennomføring av transportoppdraget. Sannsynet for forureining er generelt liten ved transport med snøskuter og helikopter. Skulle utstyret bryte saman på fjellet, er søkjar ansvarleg for utfrakting av utstyret (§ 11 i naturmangfaldslova).

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen:

Vedlegg til sak:

Dispensasjon - Motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av turisthytter og kvisting av vinterruter – 2013-2015 – DNT Oslo og Omegn

Den Norske Turistforening Oslo og Omegn får med dette dispensasjon frå det generelle forbudet mot motorferdsel i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. Vi viser til pkt. IV, 5,1 og 5.3.2 i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark og pkt. IV, 8 i verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde. jf vedtak gjort av Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen 15.02.2013.

Dispensasjonen gjeld i høve til verneforskriftene, og ikkje i høve til kommunane som forvaltningsstyresmakt etter Lov om motorisert ferdsl i utmark og vassdrag eller til grunneigarane – jf motorferdsellova § 10

Med ”oppsynet” meinast Statens naturoppsyn (SNO) eller samarbeidande oppsyn (Fjellstyra i Lom og Vågå eller Fjelloppsynet i Luster kommune).

1. Generelt om motorferdselsløyvet

Løyvet gjeld:

- Transport til og frå turisthyttene:
 - transport av naudsynte varer og utstyr til DNT Oslo og Omegn sine hytter i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde, sjå spesifikke vilkår i pkt. 2.1 – 2.5.
 - transport av bestyrar med næraste familie og betjening
 - transport av handverkarar, reiskap og bygningsmateriale i samband med vedlikehaldsarbeid, tilsynspersonar (mattilsyn, branntilsyn m.m.)
 - transport av sjuke eller skadde personar kan gjerast av bestyrar av turisthyttene når situasjonen blir vurdert slik at transport er nødvendig.
 - oppsynsturar til turisthyttene (hyttestyrar/tilsynsmann og DNT-tilsette på oppdrag).
- Kvisting av vinterruter
 - bruk av snøskuter i samband med kvisting av godkjende vinterruter og eventuell inntaking av kvist

Generelle vilkår for all transport:

- Det er ikkje lov med barmarkskøyning utanom om opparbeidd bilveg for transport til hyttene i verneområda.
- DNT Oslo og Omegn, hyttestyrar og dei som utfører motorisert transport alltid skal søkje å redusere transportomfanget mest mogleg gjennom planlegging av transport og vareinnkjøp, samordning av transport osv.
- All motorferdsel utanom rutinemessig dagleg drift skal varslast oppsynet før avreise, både for å ha oversikt og for å hindre negativ påverknad på andre interesser.
- All motorferdsel skal loggførast før ein reiser på eit fast skjema (dato, rute, formål) som skal takast med på turen. Oppsynet skal kunne kontrollere loggen på staden.
- Alle loggane skal sendast inn til DNT Oslo og Omegn.

- DNT Oslo og Omegn er ansvarleg for å gje nasjonalparkstyret ei oppsummerande oversikt over all motortransport fordelt på type køyretøy og knytt til kvar hytte og kvisting. Rapport skal sendast til Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen innan 01.desember kvart år.
- Det skal i størst mogleg grad prøvast å unngå motorferdsel i helg, heilagdagar, i fellesferien, i påskeferien og når det elles er særleg stor utfart i fjellet.

Generelle vilkår for transport med helikopter:

- All helikoptertransport skal varslast seinast dagen før til oppsynet slik at oppsynet kan vere til stades dersom dei ønskjer det.
- Søkjar skal prøve å samle mest mogleg transport med helikopter innan eit kortast mogleg tidsrom.

2. Spesielle løyve og vilkår knytt til kvar hytte:

2.1. Glitterheim.

- I tillegg til generelt løyve i pkt.1, gjeld løyvet følgjande transport på bomvegen frå nasjonalparkgrensa til turisthytta:
 - 1 tur/veke for varetransport.
 - inntil 5 turar pr. år med bil (lastebil) for levering av varer frå grossist.
 - inntil 3 turar pr. år med bil (tankbil) for levering av fyringsolje/parafin.
 - 1 dag med bil (slambil) for tømning av septik.
 - verkstadbilar til handverkarar i samband med vedlikehaldsarbeid.
- 2 turar (t/r) pr. veke i vintersesongen for transport av faste gjestar og bagasje når turane er tinga hjå DNT Oslo og Omegn på førehand
- 1 tur (t/r) pr. veke i vintersesongen for transport av kursdeltakarar/skuleklasser
- Transport av funksjonshemma skal skje i samband med annan transport, og skal varslast til forvaltningsstyresmakta eller oppsynet på førehand. Dersom det utløyser behov for ekstra tur, må det søkjast eigen dispensasjon.

2.2. Gjendebu.

- I tillegg til generelt løyve i pkt.1, gjeld løyvet:
 - inntil 2 turar (t/r) pr. veke i vintersesongen for transport av faste gjestar med bagasje når turane er tinga hjå DNT Oslo og Omegn på førehand.
 - ved-, søppel- og varetransport i Gjendebu-området. Vilkår for vedtransport er at veden er vist ut av nasjonalparkforvaltar eller oppsynet på førehand.
- I sommarhalvåret kan det nyttast motorbåt til transport nemnd under pkt. 1.1. i dei tilfelle den rutegåande motorbåten på Gjende ikkje kan nyttast

2.3. Olavsbu:

- For å redusere talet på dagar med motorferdsel skal bruk av helikopter prioriterast ved hovudtransport av proviant og ved.

2.4. Skogadalsbøen.

- I tillegg til generelt løyve i pkt.1, gjeld løyvet:
 - vedtransport i Skogadalsbøen-området.
- Drivar av Skogadalsbøen skal vere særleg kritisk til behovet for transport med snøskuter frå Turtagrø til Skogadalsbøen om våren, og ha tett dialog med oppsynet i forkant av omsyn til villreinen i Vest-Jotunheimen.
- Helikoptertransport skal ikkje skje frå Turtagrøområdet. Døme på alternative utgangspunkt er Krossbu, Prestesteinsdammen eller Årdal.

2.5. Fannaråken.

- Frakt av mineralvatn, vin og øl er ikkje tillate

3. Spesielle vilkår for stikking av vinterruter

- All motorferdsel knytt til både kvisting og re-kvisting skal varslast til oppsynet på førehand, jf. generelle vilkår i pkt.1.
- Før kvistinga tek til, og seinast innan 1. februar, skal det sendast ei samla oversikt til nasjonalparkforvaltar og Statens naturoppsyn der det går fram kven som skal stå for kvistinga, reg.nr. på køyretøya som er tenkt nytta og når kvistinga er planlagt utført
- Første tillatne oppstartsdato for kvisting er 10. februar
- Kvistinga skal leggjast opp slik at motorferdsla for heile verneområdet blir minst mogleg, med samordning med andre som har legitime behov for motorferdsel, t.d. hjelpekorps
- Dei løypene som kan kvistast skal vere innteikna på eit eige kart, jf forvaltningsplan (som skal følge denne dispensasjonen)
- Grunna ver og vind og andre forhold kan det vere behov for inspeksjon og re-kvisting. Den som står for kvistinga må gjere ei løpande vurdering, og det skal vere stort sannsyn for at kvistinga er øydelagt før ein startar tiltak.
- Kvisting ved hjelp av snøskuter e.l. skal til vanleg vere avslutta laurdag 8 dagar før Palmesøndag, og seinast fredag før Palmesøndag

4. Særlege vilkår

- Ved innleige av snøskutersjåfør til transportoppdrag, skal den kommunale ordninga for leigekøyning nyttast dersom slik ordning er oppretta.
- Motorferdsel knytt til særskilde tiltak (utanom mindre vedlikehaldsarbeid) krev særskild dispensasjon etter søknad. Arbeid som krev særleg stor transportkapasitet skal ha ein eigen transportplan. Planen skal i hovudtrekk vise talet på turar og når transporten er planlagt gjennomført.
- All transport skal i størst mogleg grad samordnast slik at den motoriserte ferdsla vert minst mogleg. I dei høva det er gjeve skriftleg løyve til det, kan transportøren ta utstyr for andre. Transportøren (for snøskuter, bil, båt, eller helikopter) er ansvarleg for å forsikre seg om at ligg føre løyve til transporten
- Det skal ikkje vere med andre personar på transporten enn dei som er naudsynte for å gjennomføre oppdraget
- Motorisert transport skal i størst mogleg grad leggjast utanom stader og delar av året det er størst fare for uroing av fugle- og dyrelivet

5. Tida dispensasjonen gjeld for

- Dispensasjonen gjeld fram til 31.12.2015. Dersom ingen av partane varslar behov for endringar, gjeld dispensasjonen etter denne tida for eitt år om gongen.
- Ved misbruk, eller dersom andre grunnar tilseier det, kan Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen som forvaltningsstyresmakt endre dispensasjonen eller inndra heile eller delar av den.

Arkivsaksnr: 2013/955-0

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 08.02.2013

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	6/2013	15.02.2013

Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde - Dispensasjon - Motorferdsel - 2013 - Kjentmannskøyering i verneområde - Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane og Norsk Folkehjelp Årdal

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev etter § 48 i naturmangfaldslova løyve til kjentmannskøyering for Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane og Norsk Folkehjelp Årdal på følgjande ruter med påfølgjande vilkår i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde:

Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane:

- Turtagrø – Skogadalsbøen – Sognefjellshytta – Turtagrø
- Turtagrø – Tindeklubbhytta
- Sognefjellshytta – Fanaråkbreen
- Turtagrø – Soleiebotn – Berdalsbreen
- Turtagrø – Ringsdalen
- (Turtagrø – Storevatn – Nørdstedalsseter er ikkje innom Jotunheimen nasjonalpark)

Norsk Folkehjelp Årdal:

- Tyinosen – Tyinholmen – Skogadalsbøen
- Tyinosen – Hjelledalen – Vettismorki
- Trollsjøen – Vasspollane - Kyrkjevatn

Vilkår:

- Inntil 2 turar med inntil 3 snøskuterar per tur i 2013.
- Tidsrom: fram til og med 22. mars (fredag før palmehelga)
- Under køyring skal det takast omsyn til naturmiljø og friluftsliv

- Motorferdsel skal meldast seinast dagen før til SNO v/Rigmor Solem (tlf. 959 65 158), som vil gi melding om det må takast spesielle omsyn til verneverdiar. Oppsynet kan inspisere aktiviteten etter behov.
- Løyve til motorferdsel og køyrebok skal medbringast under transport. Køyrebok fyllast ut før kvar tur.
- Dato og talet på snøskuterar skal rapporterast til nasjonalparkforvaltar innan 01. juni 2013.

Saksopplysningar

Dokument i saka

- Søknad av 29.01.2013, frå Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane.
- Søknad av 04.02.2013, frå Norsk Folkehjelp Årdal.

Søknaden skal handsamast etter

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

Bakgrunn for søknaden

Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane og Norsk Folkehjelp Årdal søker om løyve til å gjennomføre kjentmannskøyring med snøskuter i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i 2013. Dette er i hovudsak ei vidareføring av tidlegare løyve som er gjeve av Fylkesmannen i Sogn og Fjordane med nokre endringar. I påvente av nye retningslinjer for øvings- og kjentmannskøyring frå departementet, har korpsa venta med å sende inn søknad. Dei nye retningslinjene frå miljøverndepartementet er datert 29.01.2013 og korpsa har ikkje hatt moglegheit til å utarbeide ein øvingsplan i tråd med desse nye retningslinjene for denne sesongen. Derfor vert det søkt om eit løyve for 2013 basert på tidlegare godkjent øvingsplan godkjent av politimeisteren i Sogn og Fjordane. Frå 2014 vert det forventa at ein ny øvingsplan er godkjent og ein kan vurdere fleirårig løyve.

Heimel

Etter «*Retningslinjer om redningstjenestens bruk av snø scooter i utmark og i verneområder*» datert 31.01.2013 skal søknad om kjentmannskøyring behandlast etter den generelle dispensasjonsregelen i naturmangfaldslova § 48:

«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

Forvaltningsstyremakta skal etter retningslinjene vurdere søknadane etter første alternativ, «...ikke er i strid med vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig...».

Formålet er definert i verneforskriftene:

Jotunheimen nasjonalpark § 2:

«Formålet med nasjonalparken er å verne eit vilt, eigenarta, vakkert og i stor grad urørt fjellandskap

med dyre- og planteliv på overgangen mellom austlandsk og vestlandsk fjellnatur. I nasjonalparken skal det innafor visse rammer vere høve til landbruk, friluftsliv, jakt og fiske, undervisning og forskning.»

Utladalen landskapsvernområde pkt. III:

«Formålet med landskapsvernområdet er å verne eit vilt og vakkert vestlandskap med naturmiljø og kulturminne i tilknytning til Jotunheimen nasjonalpark, samstundes som områda skal kunne nyttast til landbruk, friluftsliv, jakt og fiske.»

Friluftsliv er eit verneformål med begge verneområda og den førebyggjande redningstenesta er viktig for allmennheita si utøving av friluftsliv. Den frivillige delen av redningstenesta er viktig for blant anna fjellredningstenesta. Dei har behov for å gjere seg kjent i område kor det er sannsynleg at dei skal gjennomføre oppdrag, både for å kunne gjennomføre oppdrag på ein effektiv måte og for å sikre eigne hjelpemannskap.

I dei nye retningslinjene frå departementet er det definert eit klart skilje mellom øvingsverksemd og kjentmannskøyting. Øvingsverksemd skal leggjast utanfor verneområda, men redningstenesta er «...til en viss grad være avhengige av mulighet for øvingskjøring og i praksis særlig kjøring for å bli kjent ("kjentmannskjøring")...».

Redningstenesta i Sogn og Fjordane har ikkje hatt moglegheit til å lage ein ny øvingsplan og derfor er det berre søkt om løyve for 2013. Søknaden er i hovudsak ei vidareføring av tidlegare løyve, men med nokre endringar basert på erfaringar frå perioden som er gått. Politimeisteren i Sogn og Fjordane godkjente planen for perioden 2009-2012 og vurderingane under er konsentrert om endringane frå denne planen.

Tal skutarar per tur:

Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane søker om å bruke inntil 4 snøskutarar på to turar (og elles 2 snøskutarar), men Norsk Folkehjelp Årdal søker om å bruke inntil 3 snøskutarar på sine turar. Det er argumentert for at fleire snøskuterførarar må bli kjent i områda slik det er nok å ta av når det vert oppdrag. For mange snøskutarar i kolonne vil kunne ha negativ påverknad på andre interesser. Det er dermed ei avveging mellom «nok» og «for mange». På fellesmøte i februar understreka Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane at erfaringane frå førre periode viste at dei trengde fleire kjende snøskuterførarar for å kunne gjennomføre oppdrag med god nok sikkerheit for eigne mannskap. Jotunheimen nasjonalpark vart trekt fram som eit utfordrande område. Utan ei overordna vurdering av kva som er nok gjennom ein ny øvingsplan, vert det vurdert at 3 snøskutarar per tur (som Norsk Folkehjelp Årdal søker om) gjev dei frivillige hjelpemannskapa eit betre grunnlag for å gjennomføre sine oppdrag (auke frå førre periode).

Tal kjentmannsturar:

Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane søker om 2 turar med fire snøskutarar og fritt tal turar med to snøskutarar. Norsk Folkehjelp Årdal søker om 2 turar. Som søkjarane skildrar i søknadane, varierer snøforhold og veret i høgfjellet både frå år til år og gjennom vinteren. Endringane er ofte veldig raske. Det er då viktig at redningstenesta kjenner området. GPS-logg vil kunne vere til hjelp, men snømessige forhold vil endre seg og tidlegare observasjonar og GPS-logg vil ikkje alltid hjelpe. For å vere best mogleg førebudd på oppdrag søker Røde Kors Hjelpekorps Sogn og Fjordane om sjølv å bestemme talet på turar og når dei skal gjennomførast. Forvaltningsstyremakta vurderer at den raske og stadige endringa av veret i høgfjellet viser behov for generell kunnskap, som t.d. handtering av snøskuter, under ulike forhold. Uansett kor mange kjentmannsturar som blir gjennomført, må snøskuterføraren vurdere og handtere snømessige forhold der og då. Dei fleste og mest kritiske oppdraga er knytt til dårleg ver, kanskje med heilt nye snømessige forhold. Kjentmannskøyting vil gje viktig informasjon om terrenget der ein skal køyre (skrentar, elvefar o.l.) og området rundt (vurdering av skredfare

o.l.), men ein kan ikkje vente å ha detaljkunnskap om lokale snøforhold til ei kvar tid. Kjentmannsturane må vere ein del av den samla opplæringa for redningsmannskapet. Ein øvingsplan vil både gje ein oversikt og systematisere dette arbeidet. Det vert vurdert at behovet for fleire turar for å gjere seg kjent ikkje har endra seg sidan førre planperiode, dvs. 2 turar per rute.

Tidsperiode for løyve:

Som omtala over varierer snøforhold og veret i høgjellet både frå år til år og gjennom vinteren. Det må også tas omsyn til at den frivillige redningstenesta må bruke fritida si til kjentmannskøyring og dette må samanfalle med bra ver. Det er derfor viktig at tidsrommet for gjennomføring av kjentmannsturane er stort. Friluftsbuiken i høgjellet er på det høgste i påska og relativt stor vidare ut året, kanskje særleg i Hurrungane dei siste åra. Det har vore forvaltningspraksis å stanse motorferdsel veka før palmehelga for å skjerme friluftsbukarar. Forvaltningsstyremakta vurderer at det er viktig å vere klar til påskeutfarten, men at turar for å gjere seg kjent i området bør kunne gjennomførast før påska. Motorferdsel på ettervinteren/våren kan også ha negativ påverknad på villreinen som trekker gjennom området på den tida.

Nye trasear:

Luster Røde Kors Hjelpekorps har meldt inn behov for to nye ruter i tillegg til dei som er lista opp i løyve frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane og øvingsplanen for 2009-2012. Soleibotn/Berdalen og Ringsdalen er dalføre kor aktiviteten har auka dei siste åra, særleg med brattare skikøyning på seinvinteren/våren. Talet på oppdrag i desse områda viser at redningstenesta må kunne gjere seg kjent i området. Dette er også ein aktivitet som utfordrar redningstenesta på andre område enn transport på grunn av det bratte lende.

Vurdering av søknaden etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Vi meiner at kunnskapsgrunnlaget når det gjeld naturmangfald og bruk av området er bra. Snøskuteraktivitet kan påverke naturverdiar gjennom forstyrring og støy, men denne påverknaden vil vere midlertidig. Spora etter snøskuter vil heller ikkje vere varige.

§ 9 Føre-var prinsippet: Avgrensing køyning gjennom faste ruter og eit tidsrom avgrensar påverknaden på naturverdiane, særleg aktuelt med villreinen på ettervinteren.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Rutene for kjentmannskøyning er lagt til dei rutene og områda kor det ferdast mest folk vinterstid. Turane er dermed lagt der det er mest sannsynleg at det kan kome eit oppdrag. Denne avgrensinga reduserer det samla behovet for kjentmannskøyning.

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

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Er ikkje relevant for denne saka.