

Møteinnkalling

Utvalg:	Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen
Møtested:	Gjendeosen
Dato:	22.-23.06.2015
Tidspunkt:	12:00

Velkommen til styremøte på Gjendesheim.

Program:

Måndag 22.juni:

1200 – 1300: Lunsj

1300 – 1500: Ordinære styresaker med orientering om prosjektet på Sognefjellshytta

1500 – 1630: Nasjonale Turistveger si satsing på Gjendeosen v / Grethe Kongshaug

1630 – 1730: Orientering om kompetanseprosjekt for naturbasert reiseliv i verneområda og om Turapp Jotunheimen

1900: Middag

Tysdag 23. juni:

0900 - 1200: Forvaltningsplanarbeid og evt. styrebehandling av saker

1200 – 1300: Lunsj og heimreise

Programmet kan bli justert ved behov.

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 947 89 126 eller 948 80 564.

Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Saksliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv-saksnr
ST 40/2015	Godkjenning av protokoll/innkalling		
ST 41/2015	Referatsaker		
RS	Statens Naturoppsyn - Årsrapport 2014 for Jotunheimen og Utladalen		2015/151
RS	Ber om tilbakemelding - Planlagte dugnadsarbeider på rutenettet i fjellet		2015/1223
RS	Rapport - Galdhøpiggen 2015		2015/1399
RS	Protokoll frå AU-møte 08.06.2015 - E-postbehandling		2015/1259
ST 42/2015	Delegerte vedtak		
ST 43/2015	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2015 og framover - Drift av rutebåten på Gjende - Gjendebåten v/ Harald Rune Øvstedal		2015/3107
ST 44/2015	Sak - Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde - Revisjon av forvaltningsplan - Planprogram og oppstartsmelding		2015/1662
ST 45/2015	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2015 - Skilt for informasjon om fiske ved Russvatnet - Thor Ekre		2015/3587
ST 46/2015	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Utskifting av gjetarbu ved Russvatnet - Lom Tamreinlag AS		2015/3891
ST 47/2015	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2015 - Bruk av motorbåt i samband med vassdragsovervaking på Gjende - Norsk institutt for naturforskning - NINA		2015/3919
ST 48/2015	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2015 - Sperregjerde for storfe ved Vågåbue, Gjendebu - Vågå fjellstyre		2015/2515
ST 49/2015	Sak - Utladalen landskapsvernområde - Oppsetting og erstatning av gjerde i Utladalen - Utladalen naturhus		2015/3921
ST 50/2015	Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Legge ut ekstra vanntank ved Fannaråkhytta og utstyrstønner ved Fannaråkbreen - DNT Oslo og Omegn		2015/3479
ST	Eventuelt		

ST 41/2015 Referatsaker

Statens Naturoppsyn - Årsrapport 2014 for Jotunheimen og Utladalen

2015/151

Ber om tilbakemelding - Planlagte dugnadsarbeider på rutenettet i fjellet

2015/1223

Rapport - Galdhøpiggrennet 2015 2015/1399

Protokoll frå AU-møte 08.06.2015 - E-postbehandling 2015/1259

ST 42/2015 Delegerte vedtak

Arkivsaksnr: 2015/3107-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 08.06.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	43/2015	22.06.2015

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2015 og framover - Drift av rutebåten på Gjende - Gjendebåten v/ Harald Rune Øvstedal

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret ser positivt på planane om tilrettelegging med elektrisk båtdrift på Gjende, og vil ta ein eventuell søknad om utskifting opp til behandling så snart dette kan bli aktuelt.

Løyve frå 2013 blir endra til følgjande, med justeringar av punkt 1, 4, 8 og punkt om ekstraturar:

Med heimel i gjeldande verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark § 3 pkt. 6.3. g) 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. Gjendebåtene AS kan drive rutebåttrafikk på Gjende i tråd med etablert praksis. Når revidert forvaltningsplan ligg føre vil det vera grunnlag for ein revisjon av løyvet. Løyvet kan elles takast opp til revisjon når utviklinga eller omsynet til andre brukarinteresser tilseier det.
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 ekstraturar 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". Utskifting 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 i samsvar med oppsett ruteplan, men ruteplanen skal leggjast opp slik at kjøringa kan avsluttast innan kl. 20:00. Passasjerar som har møtt opp på brygga i samsvar med ruteplanen skal ha tilgang på transport gjennom nødvendige ekstraturar knytt til det faste ruteopplegget. Ved stor trafikk, kan første avgang forserast for å redusere ventetida, slik at første båt kan dra så snart den er fylt opp.

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 Gjendebåtene bidrar med det som er avtala til drift av fellesopplegg for renovasjon og toalettlysingar i tilknytning til stoppestadane for rutebåten, i samsvar med planar frå Vågå og Lom kommunar.
7. Det er ein føresetnad at Gjendebåtene legg opp eit driftsmønster for rutebåtene med tilhøyrande anlegg som tek omsyn til at verksemda føregår innan nasjonalparken. Dersom det kan dokumenterast eller sannsynleggjerast verknader 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, og gje litt avstand mot dei som går langs vatnet.

Det blir med heimel i naturmangfaldlovas § 48 gjeve løyve til

- å setja opp inntil 10 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 ekstrasbåt frå brygga (taxibåtverksemd).

Rapportering om avgangar, passasjertal, ekstrasbåt 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

Saksdokument

- Brev av 4. mai 2015 frå Gjendebåtene a/s v/ Harald Rune Øvstedal
- Gjeldande løyve frå 15.02.2013 sak 4/2013
- Oppsummering av orientering i telefonmøte 04.05.15
- Forskrift av 14.11.14
- Forvaltningsplan, utkast 2008

Harald Rune Øvstedal orienterte nasjonalparkstyret om framtidige utfordringar og planar for Gjendebåten i telefonmøte 4. mai, og fylgde opp med eit utfyllande brev der han gjer greie for utfordringar og punkt han ønskjer blir vurdert ved ein gjennomgang av gjeldande løyve som gjeld frå 2013 og inntil vidare. Utdrag av skrevet:

«Med dagens trafikk og den utvikling som ser ut til å fortsette, har vi behov for å gjøre noe som tilfredsstiller våre gjester og letter vår hverdag. Når Nasjonal Turistveg står ferdig tror vi at også dette vil bidra til økt trafikk. Vi har som nevnt tidligere i dag jobbet i ca. 2 år med ny båt, siste året med elektrisk drift. Vi har kommet så langt at vi vet det er gjennomførbart og at vi kan få tilstrekkelig med strøm for ladning på brygga. Prisen på en slik investering er på ca. 20 millioner nkr. Vi regner også med at vi kan få en god del støtte til prosjektet gjennom flere innstanser. Hvis det skulle vise seg at en slik investering blir for tøff må vi uansett gjøre tiltak med skifte ut eller skaffe en tredje

båt. Da kan det bli tradisjonell dieselframdrift som blir løsningen og kanskje vi må kjøpe brukt utstyr. Vi jobber for elektrisk så langt og håper det blir løsningen.

1. Forutsigbarhet i forhold til løyve er viktig, her er det et fra samferdsel og et fra Nasjonalparkstyret. Kan dere gjøre noe med mitt løyve slik at det ikke står inntil videre...
2. Er det mulighet for 3 båter på Gjende? Dette kan være en aktuell måte og løse dagens/ framtidens trafikk på. Kan nevne at fra noen år siden så kjørte vi 1000 personer på en dag og det var rekord. Sesongen 2014 kjørte vi 1450 stk på en dag. Dette øker for hvert år.
3. Kan vi få til en ordning som ikke låser oss opp til start kl.0730 og stopp kl.2000, kunne tenkt meg en prøveordning over for eksempel 2 år. Vi prøver å holde oss innenfor nevnte klokkeslett, men når det er praktisk kan vi kjøre tidligere og senere. Der vi i slutten av sesongen melder inn hvor mange ganger dette er et behov.
4. Ekstraturer til Gjendebu. Jeg har ved flere anledninger i løpet av en sesong behov for å kjøre 3 turer til Gjendebu. Dagens ordning er slik at jeg må vente til rutebåten blir full før jeg kan kjøre tredje tur. Når jeg vet om store grupper og at båten blir full hadde det vært greit å kjørt disse turene når det er praktisk for oss. Det hadde lettet vår arbeidsdag.»

I den foreløpige drøftinga i nasjonalparkstyret 4. mai var det forståing for ønsket om utvikling av bedrifta, og styret såg prosjektet med elbåt som svært interessant. Det er førebels ingen konkret søknad på dette tiltaket, men det er allereie nå ønskjeleg med justering av gjeldande løyve for å møte utfordringar på kort sikt.

Gjeldande løyve er i stor grad ei vidareføring av eldre løyve, med unntak av punkt om ekstraturar. Ordlyd i punkt 4 gjev noko stramme rammer for god drift på travle dagar: «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". Utskifting 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 toalettløysingar 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 verknader 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.»

Også punkt om ekstraturar i medhald av naturmangfaldlova § 48 kunne vore justert.

Rapportar frå Gjendebåtene AS viser desse trafikkdata for perioden 2005-2014:

Antall solgte billetter siden 2005										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
juni			1965	2111	2551	2501	1948	2342	2118	2476
juli			13288	16839	14113	17428	12963	13709	17730	19731
august			13197	11191	12718	11877	11350	11548	12856	12192
september			3122	3594	3853	3833	3289	3572	3631	5210
oktober			755	83	145	241	0			
Sum	33307	36238	32327	33818	33380	35880	29550	31171	36335	39609
Fakturert						3600	4373	5157	5598	5376
Totalt passasjertal						39480	33932	36328	41933	44985

Vurdering

Forvaltningsstyresmakta kan med heimel i verneforskrift av 14.11.15, § 3 pkt. 6.3 gje løyve til: g) *Drift av rutebåt på Gjende i samsvar med forvaltningsplan.*

Godkjent forvaltningsplan etter gamal forskrift er frå 1998, og utkast frå 2008 har vore brukt som rettleiande. Eit endeleg løyve vil vera avhengig av godkjent forvaltningsplan, når det i vedtekta blir referert til forvaltningsplanen som styrande for innhaldet.

Trafikkutviklinga for Gjendebåten viser at eit løyve sett for 10 år sidan kanskje ikkje høver like bra når passasjertalet har auka med om lag 10.000 frå åra 2005-2009 til rekordåret 2014. Når National Geographic i 2014 i tillegg promoterer Besseggen blant verdas beste fotturar, må ein rekne med at trafikken i alle fall ikkje kjem til å minke, sjølv om det alltid vil vera svingingar som følgjer av været. Reiselivsnæringa vil ha høve til å utnytte Besseggen som trekkplaster, og utvikle tilbod som også kan høve for dei som ikkje kan eller ikkje er interesserte i å gå så lang tur som over Besseggen. Ei god oppleving på første besøket, kan motivere folk for å besøke området på nytt. I dag kan lang ventetid på båten kanskje opplevast som negativt, og det har lite å si for vernet om båten startar noko tidlegare enn kl. 07:30 på dagar med stor trafikk. Det bør vera høve til å ta første avgang når første båt er fylt opp. Det bør ikkje kjørast etter kl. 20:00, og eventuelt behov på kveldstid bør dekkast gjennom auka kvote på ekstraturar. Desse er

i første rekkje sett opp for grupper til Gjendebu som ikkje får nytta ordinære ruter, men bør og kunne nyttast om det skulle oppstå ein spesiell situasjon med transport av gruppe til/frå Memurubu etter kl 20.

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. Desse turane er nær fylt opp ved meir eller mindre faste grupper som kjem til området kvart år. For å ha ei ramme for også å kunne ta heilt uføresette hendingar blir det foreslått å auke til 10 turar. Eventuelle ekstraturar har vore vurdert etter naturmangfaldlova § 48, da den rettleiande forvaltningsplanen ikkje har hatt desse som del av ruteopplegget. Eit fåtal ekstraturar vil ikkje gå ut over verneformål eller verneverdiar, og er knytt til større grupper som gjestar området.

Ved revisjon av forvaltningsplanen etter vedtaket om ny verneforskrift av 14.11.14, må ein ta ein samla gjennomgang i lys av nye føringar med auka fokus på aktiv besøksforvaltning og tilrettelegging for verdiskaping. Målet er revisjon i løpet av 2015/16. Som eit kortsiktig tiltak tilrår nasjonalparkforvaltarane at punkt 4 om tider og tal ekstraturar blir endra. Punkt 4 blir foreslått endra til:

Når det gjeld ruta på strekninga Gjendesheim - Memurubu, vil det ikkje vera andre avgrensingar enn at transporten skal skje i samsvar med oppsett ruteplan. Passasjerar som har møtt opp på brygga i samsvar med ruteplanen skal ha tilgang på transport gjennom nødvendige ekstraturar knytt til det faste ruteopplegget. Første avgang kan forserast for å redusere ventetida, slik at første båt kan dra så snart den er fylt opp.

Dette vil gje betre utnytting av kapasiteten og meir fleksibilitet i høve til kommunikasjon med annan rutegående transport.

Utkast til forvaltningsplan frå 2008, som har vore brukt som rettleiande dokument, har ein del føringar for rutebåttrafikken i kap. 8.4 som ikkje synest like relevant nå som da planforslaget vart utforma. Ein ser ikkje for seg øvre tak på passasjeretalet eller liknande avgrensing, da det forvaltningsmessig er ein fordel å kanalisere trafikken til område som toler ferdsel. Besseggen er eit slik område, og det er her utført avbøtande tiltak med stigtilrettelegging og reparasjonar og jamleg oppfølging under leiding av SNO. Ein vil behalde hovudgrepet i forvaltningsplanen med avgrensing av trafikken inn til Gjendebu, men ha få restriksjonar på strekninga Memurubu-Gjendesheim når det gjeld trafikk i samsvar med ruteplan. Dette for å gje rom for forventa utvikling med Besseggen som særleg trekkplaster, men samstundes behalde eit område med lite tilrettelegging for å ivareta verneverdiane rundt Gjendebu og gje beøskande som ønskjer ro og fred eit alternativ til den meir trafikkerte delen i austenden av Gjende.

Spørsmålet om elektrisk båtdrift er interessant, og kan bidra til å oppfylle føringar i verneforskrift og forvaltningsplan om minst mogleg støy og utslepp. Både den gamle forvaltningsplanen frå og utkast til forvaltningsplan frå 2008 har eit prinsipp om maksimalt to båtar, men sidan båtane ikkje ligg i opplag innan nasjonalparkgrensa kan det diskuterast om det har noko å seie om det blir kjørt med to eller tre båtar så lenge hovudføringane med sonedeling mellom austre og vestre del av Gjende og tiltak for å redusere støy og påverknad på andre brukarinteresser bli fylgd opp. Men i og med at det i verneforskrifta er vist til forvaltningsplanen, må desse spørsmåla drøftast nærare gjennom komande revisjon av forvaltningsplanen, som nå skal starte opp.

Gjendebåten starta allereie i 1906, og både verneforskrift og forvaltningsplan legg til grunn at denne verksemda skal finnast innan nasjonalparken. Det er derfor ikkje naturleg å ha tidsavgrensa løyve, men heller ha rom for å ta opp detaljar i løyvet

gjennom revisjonar knytt til revisjon av forvaltningsplanen og elles når partane ser det nødvendig av omsyn til utvikling eller omsyn til andre brukarinteresser.

Sightseeing:

Dette er ikkje nemnd i søknad av 4. mai, og ligg ikkje inne i løyvet. Tiltaket er ikkje tilrådd i forvaltningsplanutkastet frå 2008, men er omtala slik: «Når det gjeld rundturar og såkalla "lunsjturar" meiner Fylkesmannen at dette ikkje går under omgrepet rutebåt som det er gjeve heimel for i verneforskriften. Ei eventuell opning for slik verksemd må derfor sjåast i høve til den generelle unntaksregelen i verneforskrifta § 4. Med bakgrunn i at det ikkje har vore ei avgrensing på talet på ruteavgangar mellom Gjendesheim og Memurubu, ser vi grunnlag for å kunne opne eit forsøk med rundtur/lunsjturvirksomhet i denne sonen (jfr teig 1). I vestdelen av Gjende som er sentralt i nasjonalparken, og der det frå før er ei avgrensing i ruteavganger, vil det ikkje bli opna for dette. Rundturverksemd vil truleg gje meir båttrafikk og støy. Det vert sett eit tak på to passasjerbåtar på Gjende. Sightseeingturar (rundturar) med motorbåt kan berre kunne skje etter forutgåande løyve etter § 4 i verneforskrifta.»

Dersom dette er eit spørsmål som Gjendebåtene AS ønskjer å få prøvd for styret, må det sendast grunngjeven søknad som gjer nærare greie for opplegget.

Vurdering av rutebåttrafikken i høve til naturmangfaldlova §§ 8-12 er som i sak 4/2013: § 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 bølgeslagerosjon 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 bølgene 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 overfor andre brukarinteresser vera minst mogleg.

Arkivsaksnr: 2015/1662-3

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 15.06.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	44/2015	22.06.2015

Sak - Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde - Revisjon av forvaltningsplan - Planprogram og oppstartsmelding

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen vedtek planprogram og å sende ut oppstartsmelding for revisjon av forvaltningsplan for Jotunheimen og Utladalen.

Saksopplysningar

14. november i 2014 vart reviderte verneforskrifter for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde vedteke av Kongen i statsråd. I brev frå Miljødirektoratet av 06.01.2015, vart Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen bede om å starte opp revisjon av forvaltningsplan for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde.

Bakgrunn:

Arbeidet med den første forvaltningsplanen starta i 1991 ved Nasjonalparktenesta for Jotunheimen nasjonalpark, i samarbeid med Fylkesmennene i Sogn og Fjordane og i Oppland. Eit framlegg til forvaltningsplan vart sendt på høyring til grunneigarar, turistvertar, hytteeigarar, organisasjonar og etatar på kommunalt-, fylkes- og nasjonalt nivå i november/desember 1995. Forvaltningsplanen for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde vart godkjend av Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane i juni 1998.

Utviklinga i reiselivet og Regjeringa si "Fjelltekst" i revidert nasjonalbudsjett 2003 gjorde det aktuelt med revisjon av forvaltningsplanen. Samstundes vart det klart at verneforskriftene trengde revisjon. Melding om oppstart av revisjon av verneforskrifter og forvaltningsplan vart sendt til alle berørte partar lokalt, regionalt og nasjonalt

27.08.2004. Eit utkast til reviderte verneforskrifter og forvaltningsplan vart sendt på høyring 22.august 2007. Den vidare prosessen fram mot endeleg vedtak kom midt opp i store endringar i verneområdeforvaltinga med blant anna naturmangfaldlova og ny forvaltningsmodell for forvaltning av dei store verneområda. Derfor har den formelle prosessen drege ut. Det omarbeida utkastet til forvaltningsplan som vart gjennomgått av direktoratet etter høyringa, har likevel fungert som rettesnor for forvaltinga fram til nå.

Vurdering

Med ny naturmangfaldslov, nye forskrifter, ny forvaltningsmodell og nye malar for utarbeiding av forvaltningsplan, er det behov for å starte på nytt med revisjon av forvaltningsplanen. Besøksstrategi for Jotunheimen og Utladalen vart vedteken av nasjonalparkstyret 07.11.2012. Etter dei nye malane for forvaltningsplan, skal besøksstrategi inngå i nye forvaltningsplanar. Kunnskapsgrunnlaget i gjeldane besøksstrategi er godt, men det er behov for revisjon og supplering av dei strategiske vurderingane. Dette vil bli ein del av prosessen med revisjon av forvaltningsplanen. Strukturen på forvaltningsplanen vil bli endra, men dei forvaltningsmessige prinsippa og tilrådingane i planforslaget som vart sendt over til direktoratet i 2008 vil i stor grad bli teke inn i den nye strukturen. Retningslinjene for forvaltning og soneinndeling vil bli gjennomgått.

På heimesidene til nasjonalparkstyret

<http://www.nasjonalparkstyre.no/Jotunheimen/Planar/Forvaltningsplan/> ligg dokumenta frå førre prosess med revisjon frå 2004 til 2008. Her ligg også lenke til dei nye verneforskriftene. Denne internettsida vil bli brukt for å samle dokument og orientere om framdrifta. Forvaltningsplanen skal endeleg godkjennast av Miljødirektoratet.

Organisering av arbeidet

Styringsgruppe

- Nasjonalparkstyret

Referansegruppe

- Fagleg rådgjevande utval
- Ein representant frå kvar av fylkesmennene i Sogn og Fjordane og Oppland

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen ønskjer ein open prosess i arbeidet med revisjon av forvaltningsplanen for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. Temavise møter i nasjonalparkstyret og fagleg rådgjevande utval er planlagt i sommar/haust saman med opne informasjonsmøte i kvar kommune. Høyringsfristen for oppstartsmeldinga vil truleg bli sett til 15.11.2015. Samla skal dette legge grunnlag for utarbeiding av høyringsutkast til forvaltningsplan fram mot neste sommar. Målsetjinga er ferdigstilling innan utgangen av 2016.

Arkivsaksnr: 2015/3587-5

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 04.06.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	45/2015	22.06.2015

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2015 - Skilt for informasjon om fiske ved Russvatnet - Thor Ekre

Forvaltar si innstilling

Med heimel i verneforskrift for Jotunheimen § 3, pkt 1.3 bokstav d og pkt. 5.2 frå Thor Ekre løyve til å setja opp informasjonsskilt og girokasse i Jotunheimen nasjonalpark.

Vilkår:

1. Løyvet gjeld som prøveordning for åra 2015-2016.
2. Skilt og kasse må takast ned ved sesongslutt og fraktast ut av verneområdet.
3. Nasjonalparkstyret kan krevje at merkinga blir teken ned og fjerna dersom det oppstår forsøpling og liknande som kan gå ut over verneførmålet.

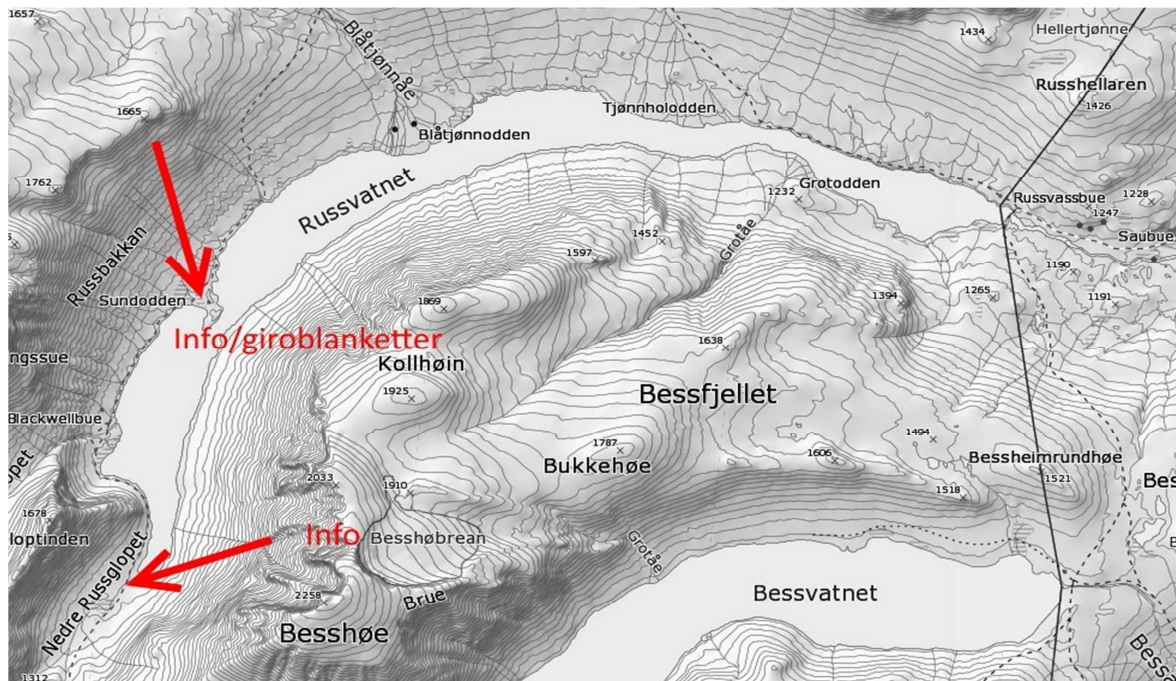
Saksopplysningar

Saksdokument

- Søknad av 21.05.15 frå eigar av Russvatnet, Tor Ekre
- Uttale frå Vågå fjellstyre 26.05.15
- Uttale frå Statskog 26.05.15

Russvatnet er eit privat vatn som hovudsakleg ligg innan nasjonalparken. Det er eit godt fiskevatn, og eigaren ønskjer nå å opne for sal av fiskekort. For informasjon om dette ønskjer han løyve til å setja opp informasjonsskilt og kasse for betalingsblankettar og fangstrapportar på to lokalitetar, ved nedre Glopåe og ved Sundodden. Sjå markeringar på kart under.

1. august vil alt ved Sundodden bli tatt inn og seinare på hausten tek dei inn frå Glopset. Tilrettelegginga er tenkt som ei prøveordning for å hauste erfaring.



Vågå fjellstyre og Statskog har ikkje innvendingar, men fjellstyret presiserer at viktig at det må gjevast klar og god informasjon om at fiskekortet gjeld berre for Russvatnet. Skilta bør heller ikkje vera for store.

Heimel for vurdering

Søknaden blir vurdert etter:

- Verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark revidert 14.11.14.
- Naturmangfaldlova av 19.juni 2009.nr.100.
- Forvaltningsplan, utkast/tilråding etter høyring i 2008

Formål:

«Formålet med nasjonalparken er å ta vare på eit stort, samanhengjande og villmarksprega naturområde i overgangen mellom austlandsk og vestlandsk fjellnatur som inneheld særprega og representative økosystem og landskap utan tyngre naturinngrep.

--

Ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving gjennom utøving av naturvenleg og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.»

Etter verneforskrifta § 3 pkt. 1.1 om *Vern mot inngrep i landskapet* er oppsetting av skilt forbode i nasjonalparken. Forvaltningsstyresmakta med heimel i § 3 pkt 1.3 e) gje løyve til:

e) Oppsetting av skilt, vegvisarpilar, merking av nye stiar og kvisting av nye løyper.

I forvaltningsplanen (utkast 2008) står følgjande om utøving av fiske:

«I verneområda er det fleire fjellstyre og private grunneigarar/sameige som har eigne fiskekortordningar. For turgåarar vil det vere ein føremon med eit sams fiskekort for heile området, uavhengig av eigedomsgrenser og kommunegrenser. -- fiske kan foregå etter lov om lakse- og innlandsfiske»

Vurdering

Tilrettelegging for fiske vil vera i tråd med målet om å gje allmenta høve til «*utøving av naturvenleg og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.*»

Skilta vil vera framandelement, men enkle skilt med avdempa fargar på materialane vil ikkje vera meir skjemmande enn den ordinære T-merkinga som allereie er i området. Det som kan vera eit problem er om utplasserte giroblankettar blir dregne utover eller fyk av garde med vinden og skaper forsøpling.

Omsynet til verneverdiane i området er vurdert, særleg i forhold til landskap og friluftsliv som er mest relevant i dette tilfellet, jf. naturmangfaldlova § 7(prinsipp for å ta offentleg avgjerd) og §§ 8-12(kunnskapsgrunnlaget og miljørettslege prinsipp).

Kunnskapen om området er bra (nmf § 8). Det er god oversikt over biotopar og artsmangfald i områda det gjeld, og skiltinga vil neppe ha innverknad på dei biologiske verneverdiane eller vera til ulempe for andre friluftslivsutøvarar. Tilrettelegging blir nok i første rekkje eit ekstra tilbod til dei som ferdast i området, og vil neppe føre til vesentleg auke i ferdsel, da skilta er lokalisert ved eksisterande merka løypenett. Tiltaket vil ikkje føre til skade på natur og miljø. Sett i forhold til den eksisterande bruken i verneområdet totalt er dette eit svært lite tiltak med lite merkbare konsekvensar. Nasjonalparkforvaltaren ser ikkje behov for å bruke føre-var prinsippet og vurdering av samla belastning (nmf §§9-10) eller krav til miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar (§ 12) i denne samanhengen.

Ut ifrå ei samla vurdering er konklusjonen at naturmiljøet ikkje vil bli skadelidande, og at tiltaket kan gjennomførast. Løyvet vert gjeve for ein prøveperiode på to år, da ein ønskjer å hauste erfaring med den delen av tiltaket som gjeldt utlegging av giroblankettar. Dersom dette viser seg å føre til forsøpling, må justering av tilrettelegginga vurderast.

Arkivsaksnr: 2015/3891-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 10.06.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	46/2015	22.06.2015

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Utskifting av gjetarbu ved Russvatnet - Lom Tamreinlag AS

Forvaltar si innstilling

Lom Tamreinlag får med heimel i § 3 pkt. 1.3. k) løyve til riving av den gamle gjetarhytta ved Russvatnet og oppføring av ny i same storleik på same tomta. Hytteteikninga er i samsvar med lokal byggeskikk når det gjeld enkle buer, og den må påførast farge frå naturfargeskalaen slik at bygget glir godt inn i omgjevnadene.

Restane av den gamle hytta skal ryddast og fraktast ut i samband med gjennomføring av nybygget. Ubehandla treverk kan brennast eller nyttast som ved, medan impregnert og beisa materialar skal fraktast ut saman med anna rivingsavfall.

Det blir med heimel i verneforskrifta § 3, pkt. 6.3. c) og d) gjeve løyve til bruk av helikopter for nødvendig transport av byggematerialar og utstyr inn til byggeplassen og rivingsavfall ut av nasjonalparken.

- Helikopterløyvet gjeld for 5 turar skal utførast enten hausten 2015 eller i løpet av sommar/haust etter 1. juli 2016.
- Helikoptertransporten skal utførast på vekedag og ikkje i ei helg
- SNO v / Rigmor Solem skal ha melding om tidspunkt for transporten seinast dagen før. Mobilnr. 959 65 158 eller e-post rigmor.solem@miljodir.no.
- Når tiltaket er ferdig, skal nasjonalparkforvaltar ha melding om utført tiltak og oversikt på tal turar med helikopter. Frist for tilbakemelding: 1. november 2016.

Saksopplysningar

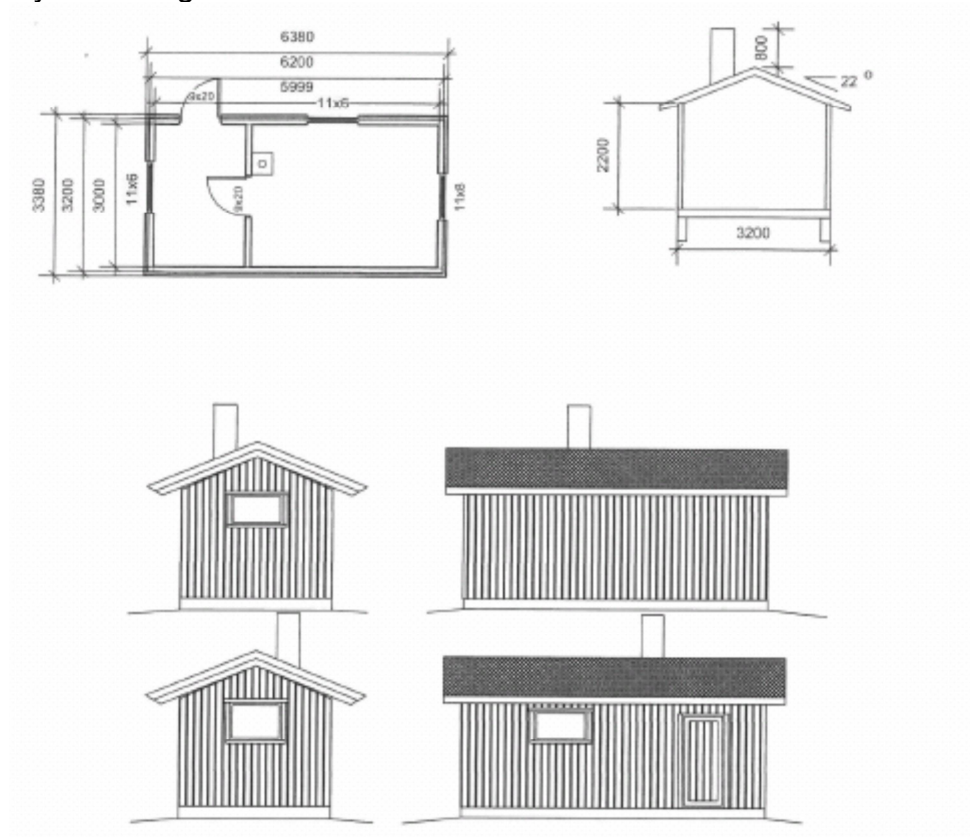
Saksdokument:

- Søknad datert 09.06.2015, med byggeteikningar

Lom Tamreinlag har ei lita gjetarbu ved Russvatnet, som er i svært dårleg stand. Dei ønskjer å rive denne og erstatte med ny hytte av same storleik på same tomta. I telefonsamtale med tamreinlagsformann Magnar Hansen 10. juni vart det i tillegg opplyst at transport av byggematerialar er planlagt med helikopter. Dette vil tidlegast skje til hausten, men kanskje ikkje før seinsommar/haust i 2016, da den gamle hytta må rivast først. Transport skjer frå Russtangen ved Fv. 51. Anslag ca. 5 turar. Dei ønskjer helst å kunne brenne rivingsmateriale på staden, elles retur ut med helikopter.

Hytta ligg på vestsida av Russvatnet, ved Blackwellbue.

Hytteteikning:



Vurdering

Søknaden blir vurdert etter:

- Verneforskrift for Jotunheimen NP, revidert 14.11.14
- Naturmangfaldlova
- Framlegg til forvaltningsplan for Jotunheimen NP og Utladalen LV (2008)

Verneforskrifta for nasjonalparken har i utgangspunktet forbod mot byggverk og mot motorferdsel.

Forvaltningsstyresmakta kan i medhald av § 3 pkt. 1.3. k) gi løyve til:

1.3. k) Riving av bygningar, anlegg og innretingar og oppføring av nye med same størrelse og for same bruk i samsvar med forvaltningsplan.

--

Ombygging, utviding og nybygg skal skje i samsvar med lokal byggeskikk når det gjeld utforming, fargar og materialbruk, og skal tilpassast landskapet.

Vidare kan forvaltningsstyresmakta gi løyve til motorferdsel etter § 3, pkt. 6.3. c) og d):
c) *Bruk av beltekøyrety på vinterføre eller luftfartøy for transport av brensel, proviant, varer og utstyr til turisthytter, hytter og setrer.*
d) *Motorferdsel på veg og bruk av luftfartøy i samband med reindrift.*

Gjetarhytta er nødvendig for reindriften, da det her er langt frå veg og nødvendig med eit krypinn i samband med tilsyn med reinsflokk. Saka gjeld erstatning av eksisterande hytte, og kjem inn under § 3 pkt.1.3. k) i forskrifta.

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 § 3 pkt. 6.3c) og d), da transporten er knytt til infrastruktur som er nødvendig for reindriften i området.

Når det gjeld spørsmål om brenning av den gamle hytta, er det viktig å skilje mellom ubehandla treverk og anna rivingsavfall. Brenning av usortert rivingsavfall vil medføre utslepp til luft og ureining av grunn lokalt. Sjølv om omfanget er lite, blir det vurdert å vera i konflikt med verneforskrifta § 3 pkt. 7.1 Forbod mot ureining:

«All slags ureining og forsøpling er forbode. All bruk av kjemiske midlar som kan påverke naturmiljøet er forbode.»

Brenning av avfall er ikkje nemnt til tiltak forvaltninga kan gje løyve til i medhald av § 3 pkt. 7.2. Brenning i staden for utfrakting på retur med helikopter blir ikkje vurdert å ha så stor samfunnsmessig verdi at det kan vurderast som unntak i medhald av den generelle heimelen i § 4 og naturmangfaldlova § 48.

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

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er relativt god kunnskap om området, og saka gjeld utskifting av eksisterande hytte. Ny hytte på same lokalitet som den gamle blir ikkje vurdert å gje negative konsekvensar for naturmangfaldet.

§ 9 Føre-var prinsippet: Den omsøkte motorferdslova gjev noko støy over eit kort tidsrom, men ein kan ikkje sjå at dette vil gje vesentleg belastning på naturmiljøet. Bruk av helikopter kan uroe hekkande fugl, men i dette tilfellet blir transporten lagt utanom den sårbare tida på våren, slik at konsekvensane blir små.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til motorferdsel, og tiltaket gjeld ei enkelthandling knytt til eksisterande bygg. 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 bør i størst mogleg grad leggast til rette for samordning med øvrig helikopter-transport i området, 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. Miljøskadeleg avfall bør ikkje brennast, men fraktast ut på returtransport når materialar til nybygg kjem inn.

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

Arkivsaksnr: 2015/3919-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 14.06.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	47/2015	22.06.2015

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2015 - Bruk av motorbåt i samband med vassdragsovervaking på Gjende - Norsk institutt for naturforskning - NINA

Forvaltar si innstilling

Med heimel i § 4 i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark, jf. naturmangfaldlova § 48, får Norsk institutt for naturforskning i samarbeid med NIVA dispensasjon for å bruke spesialutstyrt båt med 95 hk motor på Gjende i samband med innsamling av prøver for vassdragsovervaking 2015.

Tiltaket er vurdert etter verneforskrift, forvaltningsplan og naturmangfaldlova.

Det blir sett følgjande vilkår for løyvet:

- Løyvet gjeld for 5 turar med spesialbygd båt på innsjøen i tidsrommet frå 24. juni til midten av oktober 2015, for innhenting av prøver for gjennomføring av vassdragsovervaking etter oppdrag frå Miljødirektoratet.
- Kjøringa skal skje omsynsfullt, slik at ein unngår skader eller ulemper i høve til naturmiljøet og andre brukarar av innsjøen, med særleg vekt på rutebåttrafikken og fiskarar på Gjende
- Farten skal tilpassast det som er normal båtbruk på vatnet med motorstorleik 10 hk.
- SNO v / Rigmor Solem skal ha melding om tidspunkt for transporten seinast dagen før. Mobilnr. 959 65 158 eller e-post rigmor.solem@miljodir.no.
- Orientering om tidspunkt skal også gjevast til Gjendebåten/ Harald Rune Øvstedal

Saksopplysningar

Saksdokument:

- Søknad av 11.06.15 frå Ann Kristin Schartau, NINA, med følgjande ordlyd:

På oppdrag fra Miljødirektoratet vil Norsk institutt for naturforskning (NINA) og Norsk institutt for vannforskning (NIVA) gjennomføre undersøkelser av Gjende (vannforekomst ID 002-147-L) som en del av prosjektet «Økosystemovervåking i store sjøer (prosjekt nr 15078067)» i 2015. Undersøkelsene er i henhold til vannforskriften.

Overvåkingen omfatter både vannkjemi, planteplankton, dyreplankton og bunndyr. Med unntak av bunndyrprøvetakingen, som vil foregå i de strandnære områdene, vil alle prøver tas fra en stasjon over innsjøens dypeste punkt. Det skal gjennomføres en rekke målinger og tas vannprøver fra ulike dyp. Vi har derfor behov for å benytte en del avansert feltutstyr. Dette utstyret er installert i en 21 fots båt med 90 hk (modell Hansvik).

Undersøkelsene i 2015 gjennomføres på **fem ulike tidspunkt (en dag per feltrunde)**, tentativt 24. juni, medio juli, medio august, medio september og første del av oktober (nøyaktig prøvetakingsdato vil avhenge av værforholdene).

I juni og oktober vil det i tillegg tas bunndyrprøver fra 8 stasjoner i strandsonen. Til dette feltarbeidet er det imidlertid ikke bruk for å benytte båt som krever spesiell tillatelse.

Vi søker herved om tillatelse til å benytte båt med 90 hK motor i Gjende ved 5 tidspunkt i løpet av perioden juni – oktober 2015.

Atle Rustadbakken, NIVA, vil vera ansvarleg for feltarbeidet på Gjende.

Heimel:

Søknaden vert vurdert etter:

- Verneforskrift for Jotunheimen, datert 14.11.2014
- Framlegg til forvaltningsplan for Jotunheimen NP og Utladalen LV (2008)
- Naturmangfaldlova

Verneforskrifta har i utgangspunktet forbod mot motorferdsel «Motorferdsel er forbode på land og vatn...»

Søknaden må behandlast etter den generelle dispensasjonsregelen i verneforskrifta, jf. § 48 i naturmangfaldslova,

«Forvaltningsstyresmakta kan gjere unntak frå forskrifta dersom det ikkje strir mot føremålet med vernevedtaket og ikkje kan påverka verneverdiane nemneverdig, eller dersom omsynet til tryggleik eller omsynet til vesentlege samfunnsinteresser gjer det naudsynt, jf. naturmangfaldlova § 48.»

§ 1, første ledd, i verneforskrifta til Jotunheimen nasjonalpark:

«Formålet med nasjonalparken er å ta vare på eit stort, samanhengjande og villmarksprega naturområde i overgangen mellom austlandsk og vestlandsk fjellnatur som inneheld særprega og representative økosystem og landskap utan tyngre naturinngrep.»

Vidare er formålet med vernet m.a. å ta vare på:

- *Fjellvatn og vassdragsnatur*

Siste ledd i formålsparagrafen omhandlar friluftslivet, som er viktig interesse på Gjende: «- - - *Ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving gjennom utøving av naturvenleg og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.*»

Forvaltningsplanen, utdrag frå kap 8.17. - **FORSKING OG UNDERVISING:**

«I eit område med urørt natur og verdfullt naturlandskap som i Jotunheimen og Utladalen vil det vere interessant å gjennomføre ei rekkje ulike forskingsprosjekt både innan ureining, dyre- og planteliv og samfunnet sin bruk av områda til m.a. rekreasjon

og friluftsliv. Verneområda vil ha aukande verdi som type- og referanseområde ettersom utbygging skjer i andre område. Forsking er også viktig for verneområda for å auke kunnskapen om områda og kva for einverdi dei har for samfunnet. Etter framlegg til verneforskrifter (§ 4 NP og i LVO) kan fylkesmannen gi løyve til vitskaplege undersøkingar når dette ikkje strir mot formålet med vernet.

Forsking treng ofte faste innretningar og bruk av motoriserte kjørety. Når forskinga har som mål å auke kunnskapen om naturen og naturgrunnlaget i verneområda og dette ikkje kjem i strid med verneformålet, vil det vere avgjerande om nytten og føremonene av forskinga er større enn ulempene som eventuelle inngrep og motorferdsel medfører. Forskingsresultata skal formidlast til forvaltningsstyresmakta. Statens Naturoppsyn kan hjelpe til med gjennomføring av forskingsprosjekt så langt ein har kapasitet.»

Vurdering

Motorferdsel skal haldast på eit minimum, men noko motorferdsel er naudsynt. På Gjende er det rutebåt og regelmessig trafikk. Ekstra båtturar i samband med forskning vil ikkje påverke verneformålet eller verneverdiane nemneverdig. Det må takst omsyn til rutebåttrafikken og andre som ferdast i båt på innsjøen.

Vassdragskartlegginga vil gje verdfull informasjon om naturforhold og vasskvalitet, og er ein nødvendig del av naturovervaking iverksett av Miljødirektoratet. Kartlegginga vil bygge opp under vernet gjennom auka kunnskap.

Bruk av spesialbygd båt er nødvendig for å ha tilgang til utstyret som trengst for å ta prøver på største djup i innsjøen. Innsamling av botndyrprøver langs land vert tilrådd utført i samarbeid med Vågå fjellstyre

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

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er god kunnskap om området, og brukarkonflikter er kartlagt mellom anna i 3 brukarundersøkingar. 5 turar med båt vil ikkje ha vesentleg verknad på registrerte verneverdiar, og vil bidra til å auke kunnskapen.

§ 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 naturmiljø og friluftsliv. Det er ein god del båttrafikk på Gjende frå før, og det er viktig med god dialog med Gjendebåten for at partane kan tilpasse seg til kvarandre.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til motorferdsel i nasjonalparken. Det er berre eit fåtal dispensasjonssaker pr. år som gjeld ferdsel på Gjende ut over det som er direkte heimla i forskrift eller skjer i regi av mangeårig tradisjon med rutebåttransport. Enkeltdispensasjonar har lite volum samanlikna med rutebåttrafikk/båtbruk for bruksberettiga som er heimla i forskrifta pkt.5.2.

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

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Tilpassing av fart i høve til det som elles gjeld for båttrafikk på Gjende, er nødvendig ved prøvetaking på dagar med mange andre brukarar på innsjøen.

Vågå kommune har kommunal forskrift som regulerer motorferdsel i vassdrag, og denne opnar for løyve som gjeld i medhald av verneforskrift eller dispensasjon når det gjeld båtbruk på Gjende.

Arkivsaksnr: 2015/2515-3

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 02.06.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	48/2015	22.06.2015

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2015 - Sperregjerde for storfe ved Vågåbue, Gjendebu - Vågå fjellstyre

Forvaltar si innstilling

Vågå fjellstyre får med heimel i verneforskrifta § 3 pkt. 1.3 f) løyve til oppsetting av straumgjerde for avgrensing av eit areal rundt Vågåbue i vestenden av Gjende, med båtstø og garnplass. Dette for å skjerme fiskeutstyret og eit areal rundt hytta mot naut som går heilt inntil hytteveggene.

Endeleg trase vert avgjort ved synfaring saman med fjellstyre og beitelag, der nasjonalparkforvaltar får delegert myndigheit til å opptre på vegne av styret.

Vilkår:

- Gjerdet skal haldast godt ved like til kvar tid
- Dersom gjerdet ikkje blir halde ved like, eller behovet endrar seg, må det fjernast.
- Det skal ved behov setjast opp gjerdeklyv som sikrar allmenta sin ferdsel i området.

Saksopplysningar

Saksdokument:

- Søknad av 09.04.15 frå Vågå fjellstyre, vedlagt referat frå drøftingsmøte mellom beitelaget og Lom og Vågå fjellstyre 24.04.2013
- Referat / oppsummering frå drøftingsmøte mellom nasjonalparkforvaltar i Lom, beitelaget og Lom og Vågå fjellstyre tysdag 12. mai 2015

Bakgrunn:

Vågå fjellstyre har søkt om gjerding i Gjendebuområdet for å sleppe å få krøttera heilt inntil Vågåbue. Dette for å hindre ureining av drikkevannet og for å sleppe at krøttera går der dei hengjer opp fiskegarn og anna utstyr. Problemet har pågått over lang tid, og i april 2013 var det eit drøftingsmøte mellom beitelaget og Lom og Vågå fjellstyre for å vurdere alternativ til gjerding. I møte 24.04.13 vart det konkludert med at ein skulle vente med gjerding til ein fekk sett om det kunne hjelpe å unngå plassering av saltstein i nærleiken av hytta og å intensivere gjetinga.

Vågå fjellstyre skriv i søknad av 09.04.15 at dei ikkje kan sjå at Storådalen beitelag har klart å redusere problemet, og dei søker derfor om oppføring av eit sperregjerde langs Svartdalsbekken frå Gjende og oppover lia til der det ikkje lenger er farbart for nauta.



Statskog har som grunneigar ikkje innvendingar, under føresetnad av at tiltaket blir utført på ein måte som ikkje skaper hindringar for allmenta sin ferdsel og at det vert innhenta løyve frå vernemyndigheita.

Før nasjonalparkstyret tek opp saka til konkret behandling, vart fjellstyra og beitelaget invitert til førebels drøftingsmøte 12. mai for vurdering av alternativ til slik gjerding som det er søkt om.

Oppsummering av synspunkt frå møtet

- Det er forståing for at krøttera kan opplevast som noko nærgåande, men samstundes må ein rekne med at det er dyr i eit beiteområde. Oppfølging etter eit tidlegare møte om same problemet for eit par år sidan har ikkje gjeve noko resultat.
- Jon Sjugard orienterte om beiterettane i området, og det er vanskeleg å hindre at dyra trekkjer mot området rundt Vågåbue ut frå naturgevrne føresetnader.
- Den skisserte løysinga med gjerde opp frå Gjende og oppover lia heilt til det ikkje er farbart for krøttera vart av beitelaget vurdert som lite heldig, da det kan skape farlege situasjonar ved at dyra rotar seg opp i ulendt der dei lett kan gå seg utfor eller bli skada. Må også finne eigna plass ut mot Gjende der ein kan sleppe gjerding langt uti vatnet.

- Å løyse problemet med meir intensiv gjeting er ikkje realistisk, da det vil krevje å ha nokon som ligg der fast. Det er ikkje økonomi til kontinuerleg oppsyn, så løysinga må vera ei form for gjerding. Mange gode løysingar på straumgjerde i dag.
- Det er rikeleg beite i området, så det er aksept for å kunne gjerde av eit romsleg område rundt Vågåbue med båtplassen for å skjerme nærområdet rundt hytta. Dette blir vurdert som betre for å unngå at dyra hamnar i ulendet oppunder knausane.
- Beitelaget har gode røynsler med eit enkelt gjerdeklyv for passasje. Det er elles lite trafikk av andre enn dei som held til i Vågåbue.

Vågå fjellstyre ser skissert løysing som eit greitt alternativ til opphavleg søknad, og går inn for å gjerde av eit romsleg areal rundt hytta og ned mot vatnet på begge sider.

Vurdering

Det er i utgangspunktet lite ønskeleg med gjerde i nasjonalparken, men det er rom for å gje dispensasjon for nødvendig gjerding i medhald av verneforskrifta § 3 pkt. 1.3 f):

«Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til:

- - f) Oppsetting av gjerde. - - -»

Forvaltningsplanen (utkast etter høyring, 2008), pkt. 8.1 og Landbruk:

«Det landbruket som dei seinare åra har vore utøvd etter at setringa vart nedlagt, er beite med bufe. I Veodalen og Storådalen/Veslådalen (Gjendebu) er det i dag organiserte fedrifter. Sau beiter over relativt store område, særleg i Russdal-området, Gjende-området og i Utladalområdet ved Guridalen. I samband med fedriftene kan det koma ønskje om bygging av anlegg som gjerde, bruer og klopper. Slike konstruksjonar vil bli vurdert i kvart enkelt høve. Vurderinga vil m.a. hengje saman med kor urørt området er og i kva for sone det ligg og om det er konstruksjonar på staden.

Som hovudregel vil det ikkje bli gjeve dispensasjon frå verneforskrifta til nye byggverk i område der det ikkje er bygningar frå før. I urørte område og vernesone kan ikkje dette påreknast i det heile.

- - -

Det er gjeve løyve til bygging av fe-stengsel i Storådalen og Veslådalen. Krav som må stillast til slike stengsel er at dei skal vere minst mogleg skjemmande i terrenget og at dei skal byggast naturvenlege og ha ei tradisjonell utforming. Vidare at dei skal haldast godt vedlike når dei er i bruk. Det må og stillast krav om opprydding når bruk ikkje lenger er aktuelt. Ein føresetnad for bygging av slike gjerde er at dei ikkje stengjer for vanleg ferdsl.

- - -

Retningslinjer:

Landbrukstiltak som fremjar verneformålet, m.a. ivaretaking av kulturlandskapet, vil få positiv handsaming. Nye konstruksjonar i samband med landbruksdrift vil bli vurdert i kvart enkelt høve. Løyve til nye byggverk i område der det ikkje er slike frå før vil som hovudregel ikkje bli gjeve. - - - Skjøtsel i verneområda bør baserast på skjøtelsplanar.

Tiltak:

- Sjå til at konstruksjonar ikkje verkar skjemmande. Sjå til og at det blir rydda opp i konstruksjonar som ikkje lengre er i bruk dersom dei blir vurdert til ikkje å ha kulturell verdi.
- Følgje med om talet på beitedyr er i samsvar med beitegrunnlaget »

Nasjonalparkforvaltar vurderer at vilkår for å opne for sperregjerde rundt Vågåbue er til stades. Dette for å kunne ivareta både beiteinteresser og fiskeinteresser på ein best mogleg måte. Topografien gjer at dyra har lett for å trekkje mot bua, og kan vera til

sjenanse ved at det blir mykje møkk rundt hytta og at dyra kan ugreie fiskeutstyr som heng til tørk ved båtstøa. I dei lågareliggande delane ved Gjendebru samlar det seg tidvis mange dyr, og også turisthytta og dei andre hyttene her er skjerma med gjerde.

Opphavleg søknad med gjerde frå Gjende til oppunder hamrane vart etter dialog med Vågå fjellstyre og beitelaget endra til søknad om eit areal rundt hytta for å unngå at dyra vert leidd opp mot ulendt terreng der det kan oppstå farlege situasjonar og skader. Detaljar om trase og utforming kan best gjerast ved synfaring, der fjellstyre, beitelag og nasjonalparkforvaltar er til stades. Eventuelt kan også SNO og nokon frå styret delta.

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

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget:

Det er god kunnskap gjennom skjøtelsesplanen for Gjendebuområdet. Det er ikkje registrert spesielle artar i området som nå er søkt inngjerda. Raudlisteartane av planter er på seterkvea og i området rundt turisthytta. Beitebruk er ønskeleg for generell pleie av kulturlandskapet, og det er ein fordel å gjera tilrettelegging som gjev dyra ro framfor at dei stadig må jagast.

§ 9 Føre-var prinsippet:

Ein kan ikkje sjå at inngjerdinga vil gje belastning på naturmiljøet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning:

Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis for tekniske inngrep, men i eit avgrensa område med fleire brukarinteresser kan tiltak vera nødvendig.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar:

Spørsmålet vert vurdert som ikkje relevant.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Straumgjerde vil vera det mest effektive og mindre synleg i landskapet enn andre gjerdetypar.

Arkivsaksnr: 2015/3921-2

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 15.06.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	49/2015	22.06.2015

Sak - Utladalen landskapsvernområde - Oppsetting og erstatning av gjerde i Utladalen - Utladalen naturhus

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev etter verneforskrift for Utladalen landskapsvernområde §4 løyve til oppsetting av nytt gjerde mot Utle ved Skåri, utskifting av gjerde langs kløvjavegen mellom Vetti og Vettismorki og utskifting av gjerde ved utsynsrampen ved Vettisfossen. Løyve gjeld også transport av utstyr og material med helikopter etter §3 pkt. 6.3.f) Løyvet er gjeve med følgjande vilkår:

- Tiltakshavar er ansvarleg for gjerde og framtidig vedlikehald.
- Gjerde ved Skåri skal ikkje vere lenger enn 50 meter
- Gamalt gjerde langs kløvjavegen som ikkje har funksjon i dagens bruk, skal fjernast.
- Gjerde på toppen av Vettisfossen skal ikkje ha funksjon som komplett stengsel, men markering av ytre grense for kor folk bør ferdast på den mest utsette strekninga. Nytt gjerde skal ikkje vere lenger enn eksisterande gjerde.
- Utforming av gjerde skal vere tilpassa landskapet i størst mogleg grad gjennom farge- og materialval.
- Transport med helikopter gjeld for inntil 3 turar. Løyvet til transport gjeld frå 01. juli til 31. oktober. Ein skal unngå helgedagar.
- Løyve gjeld fram til 31. oktober 2015.
- Seinast dagen før oppstart av transporten skal SNO v/Rigmor Solem varslast slik at SNO kan gje melding om det må takast spesielle omsyn.
- Ein enkel rapport skal sendast til nasjonalparkforvaltar per mail innan 01.desember 2015.

Saksopplysningar

Dokument i saka

- Søknad datert 03.06.2015, frå Utladalen Naturhus.

Søknaden skal behandlast etter

- Verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde av 14. november 2014
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009

Bakgrunn for søknaden

Utladalen Naturhus har vore ein aktiv og sentral aktør i Utladalen sidan oppstarten i 1996. Utgangspunktet var restaurering av dei gamle bygga på garden Skåri ved inngangen til landskapsvernområdet. Etter eit omfattande arbeid vart bygningane gjort om til kafe, kontor, møterom og utstilling. Sidan har Utladalen naturhus vore sentral i arrangement som Nasjonalparkfestivalen, Målrock og haustmarkanden. Stiftinga har drifta skjøtselsarbeidet i heile heimre Utladalen, vore sentral i undervisningsopplegg og drifta kafe med utstilling. I ytterkant av tunet på Skråi er det ein skrent ned mot elva Utlå. Her er både høgt og utsett. Stiftinga søker derfor om å sette opp eit gjerde ved denne skrenten for å hindre ulykker.

Hovudattraksjonen inn i Utladalen er Vettisfossen. Ein kan velje om ein vil gå under fossen eller opp på kanten. Langs stien ned under fossen var sett opp diverse gjerde/sikring som vart rydda opp i og skifta ut i 2013. Også oppover langs kløvjavegen mot toppen av fossen er det sett opp diverse. Utladalen naturhus søker om å utbetre vegen og rydde opp/skifte ut sikringa som er her. På toppen av fossen er ein utsiktsrampe som begynner å bli usikker. Utladalen naturhus ønskjer også å bytte ut det gamle gjerde med nytt i stål i same stil som opp kløvjavegen og ved Skåri.

Heimel

Søknaden må handsamast etter verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde og etter naturmangfaldlova §§ 8-12. I landskapsvernområdet er det «...forbod mot inngrep som ...oppføring og ombygging av varige og mellombelse ...gjerde...boring...» (verneforskrifta §3 pkt. 1.1).

Søknaden må derfor behandlast den generelle dispensasjonsregelen i verneforskrifta §4:

«Forvaltningsstyresmakta kan gjere unntak frå forskrifta dersom det ikkje strir mot føremålet med vernevedtaket og ikkje kan påverka verneverdiane nemneverdig, eller dersom omsynet til tryggleik eller omsynet til vesentlege samfunnsinteresser gjer det naudsynt, jf. naturmangfaldlova § 48.»

§ 1 i verneforskrifta til Utladalen landskapsvernområde:

Formålet med landskapsvernområdet er å ta vare på eit vilt og vakkert vestlandslandskap med økologisk verdi, kulturell verdi og opplevingsverdi og som er identitetsskapande, i tilknytning til Jotunheimen nasjonalpark.

Vidare er formålet med vernet å ta vare på:

- eit naturområde med eit rikt dyre- og planteliv som pregar dette
- eit eigenarta, ope og vakkert natur- og kulturlandskap med høg fjell, brear og geologiske avsetningar, der kulturlandskapet med beitebruk, gards- og stølsbygningar og kulturminne utgjer ein vesentleg del av landskapet sin eigenart.
- naturmangfald som pregar landskapet med naturtypar frå lågland, dalar og skogslier til høg fjell og artar knytte til desse.

- særprege vassdragsnatur og landskapsformer.

Ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving gjennom utøving av naturvenleg friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.

Vurdering

Formålet med vernet av Utladalen landskapsvernområde «...er å ta vare på eit vilt og vakkert vestlandslandskap...». Utsifting av eksisterande gjerde/sikringstiltak vil ikkje påverke verneformålet eller verneverdiane nemneverdig. Oppsetting av nytt gjerde kan påverke opplevingsverdiane avhengig av plassering og omfang. Ved Skåri er det mykje tilrettelegging og infrastruktur. I forvaltningsplanen er området definert som sone med spesiell tilrettelegging og inngrep. Ca. 50 meter med gjerde langs kanten mot Utlå påverkar ikkje verneformålet eller verneverdiane nemneverdig.

I forvaltningsplanen er sikringstiltak omtala slikt:

«Som hovudregel skal sikringstiltak for å lette ferdsla eller gjere ferdsla tryggare ikkje vere nokon praksis i verneområda, fordi dei utgjør varige inngrep, og fordi retten til fri ferdsel i utmark kviler på at ferdsla skjer på eiga ansvar.»

Dette er ikkje tiltak for å lette ferdsla, men tiltak for å gjere det tryggare å opphalde seg i spesielle område. Uteområdet ved Skåri er godt eigna både til arrangement, undervisning og ein naturleg stoppestad for folk som er på tur inn i Utladalen. Særleg ungar trivs godt her. Under arrangement samlar det seg mykje folk ved Skåri og desse arrangementa er med på å dra folk inn i verneområde. Dette er også eit område kor folk oppheld seg, anten for å spise niste eller for at ungane skal få springe rundt. Folk blir trekt opp i tunet mellom bygningane grunna informasjon, servering og utstilling (§8 i nml.). Ytterkant av dette tunet går ut over ein skrent og bratt ned i elva. Sidan det ikkje er naturlege barrierer her, kan særleg ungar i leik vere utsett. Det er likevel viktig at ein ikkje skapar forventning om at heile området er sikra. Sikringa bør derfor avgrensast til eit minimum der det er ein naturleg del av tunet (§10 i nml.).

Tidlegare har det blitt sett opp sikring langs kløvjavegen og på toppen av Vettisfossen. I utgangspunktet skal det vere ein høg terskel for å sette opp gjerde langs turveg, jf. retningslinjene i forvaltningsplanen. Kløvjavegen er likevel historisk og oppsettinga av gjerde var knytt til regelmessig bruk av hest. Både kløvjavegen og gjerde er ein del av kulturlandskapet og kulturhistoriske bruken av området og erstatning av det gamle gjerde med eit nytt vil ikkje påverke kulturlandskapet. Ein skal berre erstatte det gamle gjerde med nytt der gjerde har naturleg funksjon i dag og det skal ikkje utvidast i omfang langs dei ulike parsellane (§9 i nml.).

Oppe ved Vettisfossen er eit område som ein også oppheld seg og mange ønskjer å ta bilete. Markering av ein sikker plass kan hindre at folk prøver seg ut på utrygge plassar. Sidan tiltaket har stått i mange år, er det også skapt forventningar og det er eit reelt behov for vedlikehald. Poenget med dette tiltaket er ikkje å gjerde inne fossen, men å markere ei grense for når ein er trygg. Lengda på gjerde skal derfor ikkje aukast. Det bør gjerast ei vurdering av om gjerde skal stå på akkurat same plass eller om det bør justerast for å fungere betre som markering (§9 i nml.).

Tiltaket oppe ved Vettisfossen og langs stien krev transport av utstyr og material med helikopter. Det vert sett vilkår om tidspunkt for transport for å unngå hekketida for rovfugl og for å hindre negativ påverknad på andre brukarar.

Gjerde skal borast ned i fast fjell. Oppsetting av gjerde på desse stadane krev boring. (§12 i nml.) §11 i naturmangfaldslova er ikkje relevant for vurdering av denne saka.

Arkivsaksnr: 2015/3479-2

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 15.06.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	50/2015	22.06.2015

Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Legge ut ekstra vanntank ved Fannaråkhytta og utstyrstønner ved Fannaråkbreen - DNT Oslo og Omegn**Forvaltar si innstilling**

DNT Oslo og Omegn får med heimel i § 3 pkt. 1.3. b) løyve til å sette opp ein ekstra vasstank på Fannaråken og tre plasttønner med breutstyr ved Fannaråkbreen. Løyve vert gjeve med følgjande vilkår:

- Vasstanken skal plasserast ved eksisterande vasstank slik at det står fram som eitt anlegg.
- Utstyrstønnene skal plasserast slik at dei kjem mest mogleg i skjul. Vinterstid skal tønnene lagrast slik at dei held seg i ro.
- Utstyrstønnene skal fjernast av tiltakshavar dersom trase vert endra eller breføringa opphøyrer.

Saksopplysningar*Dokument i saka*

- Søknad datert 11.05.2015, frå DNT Oslo og Omegn.

Søknaden skal behandlast etter

- Verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark av 14. november 2014
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009

Bakgrunn for søknaden

DNT Oslo og Omegn er eigar og drivar av DNT sine turisthytter i Jotunheimen.

Fannaråkhytta er det høgastliggende turistforeiningshytta i landet og har dei seinare åra fått mykje omtale i media. Med ein flott tursommar i 2014, vart kapasiteten til hytta sprengt, særleg for drikkevatn. DNT Oslo og Omegn søker derfor om:

«DNT Oslo og Omegn søker herved om tillatelse til å legge ut ny vanntank på Fannaråken. Alt vann som brukes på hytta er enten smeltevann fra fonn eller regnvann samlet over tak. Pr i dag er det to tanker utenfor hovedhytta og en ca 200 meter sør for hytta, ved stien i retning Turtagrø. Det er ønskelig å supplere med en tank til på samme sted. Den nye tanken vil romme 1200 - 1400 liter og vil bli liggende ute hele året.»

I tillegg vert det søkt om å sette opp utstyrstønner:

«I år har vi også planlagt å sette ut tre plasttønner med lokk til oppbevaring av tau og brodder. Disse er tenkt plassert ved øvre og nedre brekant på normalruta, samt der hvor reserveruta kommer inn på breen nedenfor Nosi. Tønnene er i plast og med tett lokk. Vi søker om tillatelse til å la dem ligge ute vinterstid (tomme). De kommer til å bli spent fast om høsten slik at de ikke forsvinner og kommer til å være ute av syne når snøen får lagt seg.»

Heimel

Søknaden må handsamast etter verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark og etter naturmangfaldlova §§ 8-12.

I nasjonalparken er «...verna mot inngrep av ein kvar art, medrekna oppføring og ombygging av varige eller mellombelse bygningar, gjerde, anlegg og innretingar...» (verneforskrifta §3 pkt. 1.1).

Forvaltningsmyndigheitene kan gje løyve til «Oppføring av nye bygningar og innretingar som er naudsynte for drifta av turisthytter i nasjonalparken i samsvar med forvaltningsplan» (§3 pkt.1.3 b).

Vurdering

Stisystemet med turisthyttene er ein viktig del av infrastrukturen for friluftsliv i Jotunheimen nasjonalpark. Sti og turisthytter kanaliserer ferdsel og er eit godt tilbod til fotturistar.

Fannaråken er ei av dei mest karakteristiske og spesielle turisthyttene til DNT. Både plassering på ein fjelltopp og utsikta er unik. Besøkande sine forventingar til denne hytta er også ei anna enn til større turisthytter i randsona til verneområdet. DNT får veldig lite klager på denne hytta sjølv om kapasiteten var sprengt i 2014. Det er viktig å halde på standard og forventinga om at dette er ei fjell-turisthytte (§8 i nml.).

Men drikkevatn trengs eit robust og godt system for å handtere. Ved å ta vare på meir av vatnet som kjem som regn eller snø, reduserer ein transportbehovet gjennom sesongen.

Tanken bør plasserast like inntil den eksisterande slik at dette ser ut som eitt anlegg (§9 i nml.). Toppen av Fannaråken er spesiell ved at ein har fleire tekniske innretingar og enda ein drikkevasstank vil derfor ikkje stikke seg særleg ut frå det andre om han vert lagt nær eksisterande (§10 i nml.).

Over Fannarákbreen er det føring gjennom heile sommaren. Dette er ein viktig del av drifta av Fannarákhytta og det vert vurdert at dette er ein del av anlegget til Fannarákhytta. Breen ligg midt på ruta og det er derfor formålstenleg å lagre utstyret ved breen der ein skal bruke det (§8 i nml.). Med tre tønner har ein lager ved begge endar av ruta og ved reserveruta. Det er berre breutstyr som skal lagrast her og det er viktig at tønnene vert plassert slik at dei ikkje stikk seg fram. Når tønnene skal lagrast for vinteren, skal dei sikrast godt slik at dei held seg i ro. Ved omlegging av ruta eller dersom føringa vert lagt ned skal tønnene fjernast av tiltakshavar (§9 i nml.).

§§11 og 12 i nml. er ikkje relevant for denne saka.