

Møteinnkalling

Utvalg: **Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen**
Møtested: Årdal / Lom
Dato: 24.02.2016
Tidspunkt: 1400

Møte vert gjennomført som video/telefonmøte. Praktisk info og litt meir bakgrunnsstoff vert ettersendt.

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 94789126 (Magnus) eller 94880564 (Kari).
Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv- saksnr
ST 1/2016	Godkjenning av innkalling og dagsorden		
ST 2/2016	Referatsaker		
RS	Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Årsmelding 2015		2016/1285
RS	Statens Naturoppsyn - Årsrapport kulturminner Oppland 2015		2015/8327
ST 3/2016	Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Konstituering 2016-2019		2015/5744
ST 4/2016	Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Årshjul og møteplan 1. halvår 2016		2016/65
ST 5/2016	Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Gjenoppføring av Gjertvasshytta - Luster Austre statsallmenning		2016/1060
ST 6/2016	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016 - Kjentmannskøyering og naudnett - Luster Røde Kors		2015/8147
ST 7/2016	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2017 - Kjentmannskøyering - Lom og Vågå Røde Kors Hjelpekorps		2014/2790
ST 8/2016	Forslag til endringer i regelverk for bruk av el- sykkel i utmark og på behov for endring i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag for persontransport - Uttale		2015/8247
ST 9/2016	Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Utviding av tidsrom for kvisting av løyper - DNT Oslo og Omegn		2016/994
ST 10/2016	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2020 - Bruk av snøskuter for snømåling - Glommens og Laagens Brukseierforening		2015/8267
ST 11/2016	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2020 - fornya løyve for bruk av snøscooter til snømålingar - Vang Energiverk FK		2015/8157
ST 12/2016	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2020 - Drift av reguleringsanlegg - Snømålinger tilknyttet Fortun kraftanlegg - Norsk Hydro ASA		2016/832
ST 13/2016	Jotunheimen Nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2020 - Bruk av helikopter og snøscooter for bremålingar - Norges vassdrags-		2015/7945

og energidirektorat

ST
14/2016

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen
- Delegeringsreglement

2016/108

ST
15/2016

Eventuelt

ST 2/2016 Referatsaker

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Årsmelding 2015

2016/1285

Statens Naturoppsyn - Årsrapport kulturminner Oppland 2015 2015/8327

Arkivsaksnr: 2015/5744-5

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 05.01.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	3/2016	24.02.2016

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen – Konstituering for perioden 2016-2019

Forvaltar si innstilling

I medhald av pkt. 4 og 5 i gjeldande vedtekter av 13.08.15 for Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen blir styret konstituert med val av leiar, nestleiar og arbeidsutval. Følgjande er valde:

Leiar: _____

Nestleiar: _____

Arbeidsutvalet består av leiar, nestleiar og 1 medlem.

Medlem Arbeidsutval: _____

Vararepresentantar til AU, i nummerert rekkefølge:

1. _____

2. _____

Saksopplysningar

Saksdokument:

- Brev av 11.09.15 frå Miljødirektoratet til aktuelle kommunar og fylkeskommunar - *Utpeking av nye representantar til nasjonalpark- og verneområdestyrene*
- Forslag frå kommunar og fylkeskommunar sendt til Miljødirektoratet
- Brev av 05.02.16 med korrigering frå Miljødirektoratet – oppnemning av nytt styre
- Vedtekter for nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen, revidert 13.08.15

På bakgrunn av forslag frå kommunar og fylkeskommunar har Miljødirektoratet oppnemnd følgjande styre for Jotunheimen og Utladalen for perioden 2016 – 2020:

Representant for	Styremedlem	Personleg vara
Lom kommune	Bjarne Eiolf Holø - Sp	Anne-Lise Marstein - Ap
Luster kommune	Ivar Kvalen - Sp	Marit Aakre Tennø - Sp
Vang kommune	Leif Solemsli - Bygdalista	Kari Bø Wangensteen - Sp
Vågå kommune	Iselin Jonassen - Ap	Svein Blankenborg - Bygdalista
Årdal kommune	Sandra Opheim - MdG	Arild Ingar Lægneid - Ap
Oppland fylkeskommune	Aud Hove - Sp	Øystein Andreassen - Frp
Sogn og Fjordane fylkesk.	Aleksander Øren Heen - Sp	Senea Sabanovic - Ap

Samansetnaden av styret følgjer krava til kjønnsfordeling i likestillingslova § 13.

Historikk:

Styreperiode	Leiar	Nestleiar
2011	Rune Øygard, Vågå	Anders Bolstad, Luster
2012 - 2015	Mai Bakken, Lom	Ivar Kvalen, Luster

Vurdering

Miljødirektoratet har fastsatt reviderte vedtekter for nasjonalparkstyret gjeldande frå 13.08.15. I medhald av vedtektene § 4 skal styret sjølv velja leiar og nestleiar:

4. NASJONALPARKSTYRETS MEDLEMMER, OPPNEVNING, SAMMENSETTING MV

Sammensetningen av styret skal følge kravene til kjønnsfordeling i likestillingsloven § 13

Nasjonalparkstyret skal ha 7 medlemmer med personlige varamedlemmer som møter når det faste medlemmet har forfall. Nasjonalparkstyret oppnevnes av Miljødirektoratet etter innstilling fra de berørte kommunene og fylkestingene i Oppland og Sogn og Fjordane.

Hver kommune skal være representert med ett medlem og innstiller en kvinne og en mann blant kommunestyrets medlemmer. Hver fylkeskommune skal være representert med ett medlem fra fylkestinget/fylkesrådet, og innstiller en kvinne og en mann blant fylkestingets/fylkesrådets medlemmer.

Oppnevningsperioden for medlemmene følger valgperioden for henholdsvis kommunestyret og fylkestinget.

Nasjonalparkstyret velger selv sin leder og nestleder.

Vedtektene pkt. 5 opnar vidare for etablering av arbeidsutval:

5. OPPRETTELSE AV ARBEIDSUTVALG

Styret kan nedsette et arbeidsutvalg bestående av personer fra styret.

Styret kan gi arbeidsutvalget myndighet til å treffe vedtak etter naturmangfoldloven/verneforskriftene i enkeltsaker som ikke er av stor betydning for verneverdiene. Arbeidsutvalgets vedtak skal treffes innenfor rammen av prinsipper fastsatt av styret for de ulike saksområdene i tråd med naturmangfoldloven/verneforskriftene.

Arbeidsutvalet har tre medlemmer, med ein representant i tillegg til leiar og nestleiar. Arbeidsutval for 2012-15: Mai Bakken, Ivar Kvalen og Iselin Jonassen.

Det blir tilrådd å velja leiar, nestleiar og medlem til Arbeidsutvalet. For hastesaker kan det vera tenleg å ha vararepresentantar dersom dei faste ikkje kan delta. Dette bør

ikkje vera dei personlege vararepresentantane, men av dei faste styremedlemmene.
Det blir tilrådd å nemne opp to vararepresentantar i nummerert rekkefølge.

Arkivsaksnr: 2016/65-1

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 05.01.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	4/2016	24.02.2016

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen – Årshjul og møteplan 1. halvår 2016

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret vil møtast jamleg for å kunne gje svar på dispensasjonssøknader innan rimeleg tid og å halde fristar i andre saker. Styret tek sikte på minst eitt møte med synfaring i løpet av året, møtast fysisk om lag ein gong i kvartalet, og fyller ut med telefonmøte etter behov. Enklare saker kan avgjerast i medhald av delegering til arbeidsutval og sekretariat.

Årshjul for nasjonalparkstyret:

- Møte med synfaring: september (2 dagar)
- Fysisk møte: April, juni og oktober
- Andre møte: Om lag ein gong i månaden
Varierende mellom styremøte og AU-møte (basert på delegasjonsreglane)
Telefon-/videomøte eller e-postbehandling vert nytta ved behov

Møtedatoar Nasjonalparkstyret 1. halvår 2016 (kan bli justert):

- 24. februar (telefon-/videomøte)
- 4.-5. april – Kompetansedagar, felles for verneområda i Sogn og Fjordane (Sogndal)
- 12.-13. april – Kompetansedagar, felles opplegg med Breheimen og Reinheimen (Lom)
- 11. mai (telefon-/videomøte)
- 17. juni

Ut over dette kan det kallast inn til telefon- eller e-postbehandling ved behov.

Saksopplysningar

Saksdokument:

- Vedtekter for Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen, revidert med oppdateringar gjeldande frå 13.08.15

Etter vedtektene pkt. 7 bør nasjonalparkstyret møtast minst fire gonger i året:

7. OM MØTENE I NASJONALPARKSTYRET

Kommuneloven kap. 6 om saksbehandlingen i folkevalgte organer kommer til anvendelse så langt de passer, med de tilpasninger som er fastsatt i denne vedtekten. Kommuneloven § 40 gjelder tilsvarende.

Styret bør tre sammen minst fire ganger hvert år og ellers når lederen bestemmer. Lederen plikter å kalle inn dersom minst en tredel av medlemmene ønsker det.

Varsel om innkalling til møte i nasjonalparkstyret skal skje med 2 ukers varsel. Endelig innkalling med saksdokumentene sendes 1 uke før møtet. Styret avgjør selv om det vil ta opp eventuelle saker som ettersendes senere enn dette.

Det føres protokoll fra møtene. Protokollen underskrives av styreleder og ett medlem som velges ved møtets begynnelse. Eventuelle protokolltilførsler må fremsettes i møtet. Forvalters tilråding til vedtak skal fremgå av møteprotokollen.

I tilfeller der styrets vedtak har et annet utfall enn forvalters tilråding til vedtak, må styrets begrunnelse for valg av annet utfall komme frem i vedtaket.

For at forvaltningsstyret skal være beslutningsdyktig må minimum halvparten av representantene være til stede. Vedtak fattes ved flertallsbeslutninger. Ved stemmelikhet har lederen dobbeltstemme.

Vurdering

Nasjonalparkstyret må møtast jamleg for å kunne gje svar på dispensasjonssøknader innan rimeleg tid og halde fristar i andre saker. Det er ein fordel å avklare datoar tidlegast råd for å sikre at møtedatoane kan passe for flest mogleg.

Sekretariatet meiner styret bør gjennomføre minst eitt møte med synfaring i verneområda i løpet av året, møtast fysisk om lag ein gong i kvartalet, og fyller ut med telefonmøte etter behov. Enklare saker kan avgjerast i medhald av delegering til arbeidsutval og sekretariat.

Kort barmarkssesong gjer det utfordrande å gjennomføre synfaringsmøte. Erfaringar tilseier at juni har veldig tett program før sommarferien, og sekretariatet foreslår at samling med synfaring blir lagt til september. Her kan det også vera nyttig å invitere vararepresentantar for breiare drøfting av større saker som t.d. forvaltningsplan og planlegging av aktiv besøksforvaltning.

Tiltaksmidlar vert som regel tildelt på etterjulsvinteren, og i løpet av mars/april må ein gjera ei endeleg prioritering innan den økonomiske ramma som blir gjeldande. Det er ein fordel med fysisk møte når ein skal gå gjennom og vurdere endeleg fordeling av tiltaksmidlar, men grunna stengte fjellovergangar kan dette vera vanskeleg. Valdresflya skal i utgangspunktet opnast til 1. april kvart år. Opningsdato for Fv. 55 over Sognefjellet er sett til 1. mai. Men vegane kan som kjent likevel vera stengde enkelte dagar.

Sekretariatet har gått gjennom møtekalendrane til kommunane og fylkeskommunane for å unngå kommunestyremøte, formannskapsmøte, fylkestingsmøte og ulike utvalsmøte. Basert på dette er utkast til møtekalenderen til nasjonalparkstyret sett opp for 1. halvår 2016. Datoane er førebels rettleiande, men bør settast av allereie nå av styret. Det er viktig at det ikkje blir lagt opp andre avtaler på desse datoane, da det er svært vanskeleg å finne nye datoar som passar for fleire etter kvart som møtedagane nærmar seg.

Arkivsaksnr: 2016/1060-2

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 08.02.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	5/2016	24.02.2016

Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Gjenoppføring av Gjertvasshytta - Luster Austre statsallmenning

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev etter § 3, 1.3c i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark løyve til å byggje opp att Gjertvasshytta i samsvar med søknad på følgjande vilkår:

- Tomteplassering kan flyttast ca. 250 mot aust-nord aust
- Grunnmur skal etablerast sikkert for å unngå unødige setningar. Synleg betong skal i størst mogleg grad dekkast til.
- Hytta skal ha eit areal på inntil 15 m² med eitt vindauge på langsiden og eitt ved sida av inngangsdøra. Laftekassen skal ikkje vere høgare enn 200 cm.
- Taket skal vere av papp/shingel. Hytta skal målast med tjære/beis/jernvitrol i grå/brunfarge som er tilpassa fagrane i landskapet. Det skal ikkje nyttast heildekkande måling. Dør og eventuelle lemmer føre vindauge skal ha same type behandling som resten av hytta.
- Uthuset skal byggast med same material og behandlast på same måte som hytta. Uthuset skal ikkje ha ei grunnflate som overstiger 5 m². Laftekassen skal vere rektangulær og det kan settast 1 vindauge i uthuset på inntil 30x30 cm. Uthuset skal ikkje stå fram som ei lita hytte, men som eit uthus til hytta.

I tillegg gjev Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen etter § 3, 6.3f i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark løyve til motorferdsel i samband med å byggje opp att Gjertvasshytta på følgjande vilkår:

- Inntil 3 turar med 2 skuterar for grunnarbeid.
- Løyve til skuterturarar gjeld frå 20. april til 30. juni 2016.
- Inntil 10 turar med helikopter for transport av material til hytta.
- Løyve til helikopterflyging gjeld frå 01.juni – 10. juli 2016 (før fellesferien), men inntil 2 turar kan nyttast til uttransport av utstyr og søppel etter fellesferien (1.august – 30.september 2016)
- Lokalt SNO skal varslast per telefon/SMS i forkant turane (tlf. 959 65 158).
- Dato, tal skuterturar, tal skuterear, tal helikopterturar skal rapporterast til nasjonalparkforvaltar innan 01. november 2016.

Saksopplysningar

Dokument i saka

- Søknad av 21.01.2016, frå Luster Austre statsallmenning.

Søknaden skal handsamast etter

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

Søknaden

«Fjellstyre for Luster austre statsallmenning søker om å få setja oppatt hytte ved Gjertvatnet i Gjertvassdalen i Jotunheimen nasjonalpark i Luster kommune.

Fjellstyret hadde hytte på denne staden som vart bygd i 1985. Den stod der til den vart teken av stormen «Dagmar» i 2013. Tomta der den gamle hytta stod er rydda og alt er frakta ut med helikopter og levert til godkjent avfallsmottak.

For å få plassert hytta på ein sikrere plass ønskjer Fjellstyret at den vert flytt ca. 250 meter lenger nordaust. På denne nye staden er det fjell opp i dagen slik at den kan setjast på god grunn utan særleg inngrep i landskapet.

Den nye hytta er planlagt som ei laftehytte laga av 6 tommar tjukt grantømmer og den er litt mindre enn den gamle. Den gamle hytta var ei maskinlafta hytte som seinare vart kledd med ståande kledning. På den gamle hytta var det nytta takpapp som var limt og godt spikra. Denne heldt godt i over 20 år og det er difor også planlagt liknande tak eller pappshingel på den nye hytta i mørk grå farge. Framlegg til farge på hytta er mørk brun eller grå.

Plan for oppsetjing av hytta er å få den ferdig sommaren 2016. Oppstart med tomting vert så tidleg det let seg gjera med omsyn til snøforholda. Vert det gode snøforhold for frakting med snøscooter, vil det vera ønskjeleg å nytta den til frakting av hytta. Eit anna alternativ er å frakta den bort med helikopter frå vegen i Styggedalen.

Den gamle Gjertvasshytta vart nytta som fjellstyrehytte og leigd ut til jegerar, fiskarar, turfolk/klatrarar, sauegjeting og den vart ved fleire høve også nytta som naudbu då dette området er svært utsett når det er dårleg ver og det er lang avstand mellom Turtagrø og Skogadalsbøen. Den nye hytta vil bli nytta til same føremål.

Fjellstyret søker då om løyve til å setja oppatt ei hytte som erstatning for den gamle som vart totalskada i storm. Samtidig vert det og søkt om løyve til frakting av hytta til byggeplassen med snøscooter eller helikopter.

I tillegg vert det også søkt om å få føra opp eit lite enkelt uthus med do og plass til ved. Dette er det ønskjeleg å få så nær hytta som mogleg på ein eigna tomt. Det er ikkje laga teikning eller skisse av dette bygget, men det ønskjeleg at dette også vert utført i laft. Storleik på 3-5 kvadratmeter.»

Heimel

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

Etter verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark er det forbod om oppføring av bygningar (§3). Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til «Gjenoppføring av bygningar, anlegg og innretningar som er øydelagde ved brann eller naturskade» (§3, 1.3c).

Motorferdsel med skuter og lågtflyging med helikopter er etter verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark forbode (§3, 6.1). Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til «*Bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, bruer, anlegg og innretningar.*» (§3, 6.3f).

Vurdering

Formålet med verneområdet er definert i §1 i verneforskrifta for 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 å ta vare på:

- *Eit høgfjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi*
- *Store alpine fjellmassiv med brear og spisse tindar med dei høgste fjelltoppane i Noreg*
- *Vakre og eigenarta landskap*
- *Fjellvatn og vassdragsnatur*
- *Særprega geologiske førekomstar*
- *Leveområde for villreinen*
- *Kulturminne.*

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

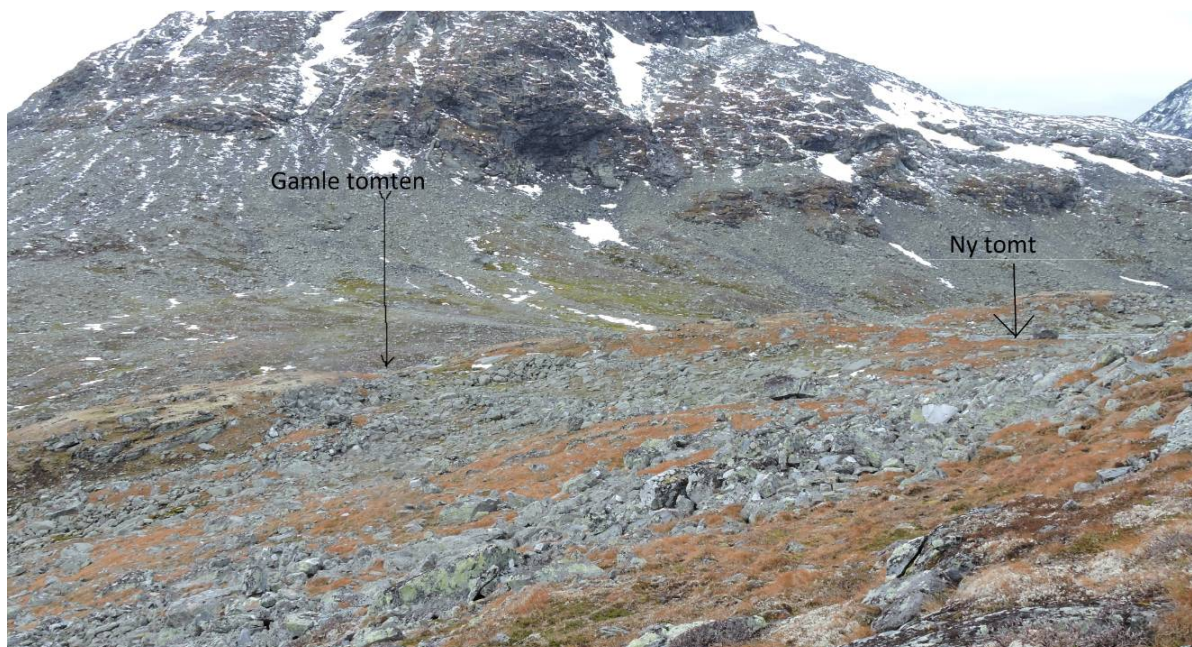
Nasjonalparken er verna mot inngrep som endrar natur og landskap. Påverknaden vil variere med omfang, plassering og utforming. Sum-verknad og presedens er også viktig å vurdere.

Gjertvatnet ligg langs ein av dei kjende og historiske overgangane mellom Luster/Sognefjellet og Øvre Utladalen. Keisarpasset ligg på ca 1500 moh. og Gjertvatnet ligg like nedanfor (mot søraust) på ca. 1400 moh. Landskapet er karrig med mykje ur og snøfenner som ligg lenge utover sommarsesongen. Her har stått ei enkel hytte på ca 20 m² sidan 80-talet. Hytta har vore relativt lite brukt, men både turfolk, fiskarar og jegerar har nytta hytta. I tillegg har ho hatt funksjon som sikkerheit for folk i fjellet (§8 i nml.)

Plassering:



Gjertvasshytta var plassert i sørenden av Gjertvatnet like aust for den T-merka stien mellom Skogadalsbøen/Øvre Utladalen og Turtagrø/Fannaråhytta. Her stod hytta på lausmassar forankra med wire. Desse vart slakke over tid grunna telesetningar. For å unngå setningar vil gjenoppbygging av Gjertvasshytta her krevje omfattande grunnarbeid. Fjellstyret ønskjer i staden å sette hytta ca. 250 meter mot aust-nordaust (sør for tjønn 1405). Her er fjell i dagen og forankring blir sikrere og enklare. Plasseringa vil også gjere hytta mindre synleg frå turstien. Her kan vere meir snø om vinteren, men samtidig vil ikkje hytta så utsett for vind.

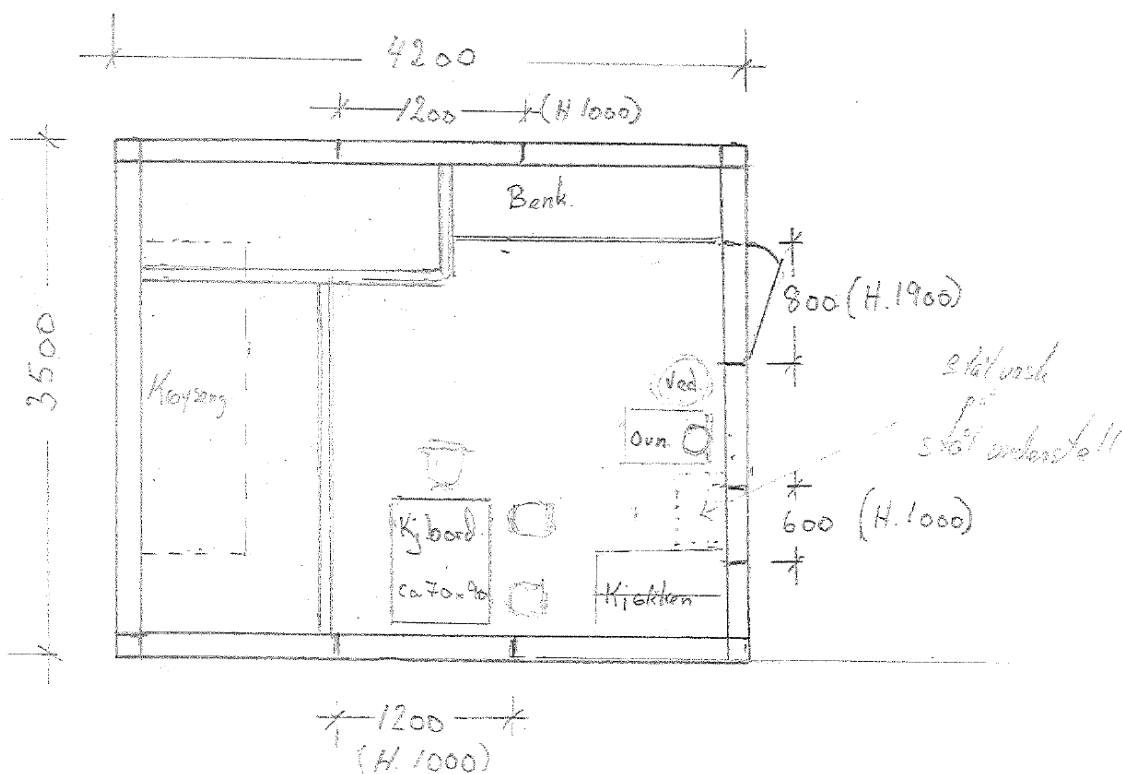


Det er ikkje andre bygningar i nærleiken og ikkje noko ved den gamle plassering som tilseier at hytta må ligge der. Dette er eit verhardt område og det er viktig at ei ny hytte blir forankra godt. Det er eit ønskjer at opparbeiding av tomt vert gjort så skånsamt som

mogleg og det vert vurdert som positivt at det er fjell i dagen ved ny tomt. Plassering i forhold til turstien vert også vurdert som positivt.

Storleik på hytta og uthus:

Den gamle Gjertvasshytta var om lag 20 m² stor. Teikningane for den nye hytta viser eit areal på om lag 15 m². Alle funksjonane med kjøkken, opphald og overnatting er plassert i eitt enkelt rom. Dette styrker inntrykket av hytta som ei «fjellbu» og er vurdert som positivt.



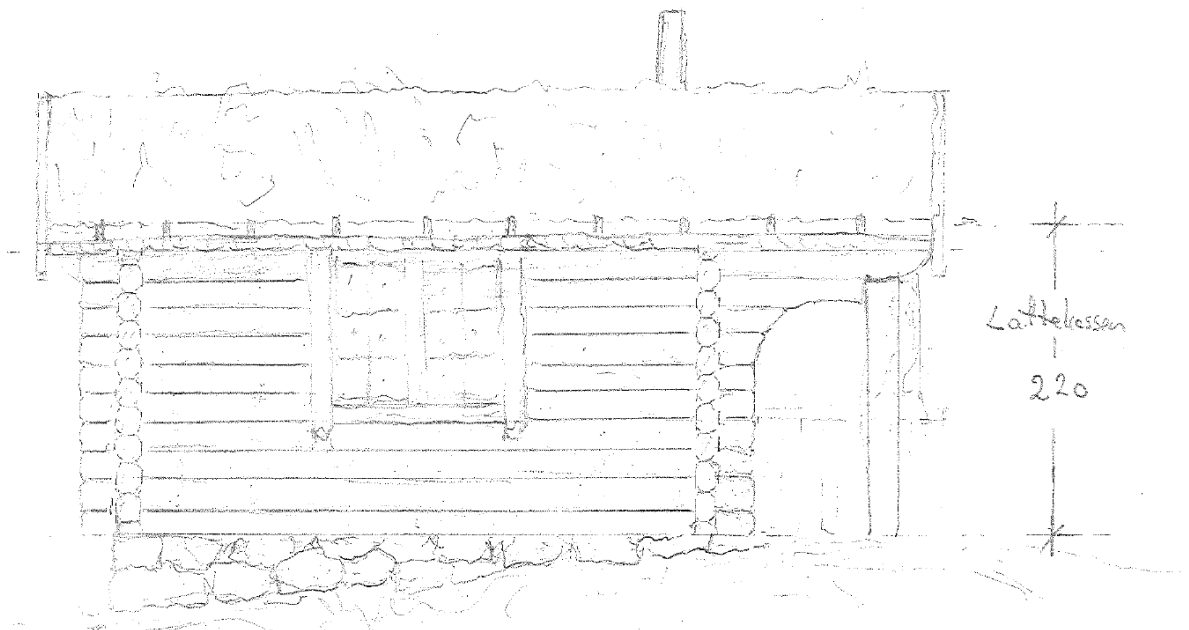
I tillegg ønskjer fjellstyre å sette opp eit uthus for eit enkel toalett og vedlager på 3-5 m². Så lenge det er lagt opp til overnattingskapasitet kan ein argumentere med at det er behov for toalett. Særleg over tid kan det vere ein fordel. Å ha eit vedlager er positivt for å redusere frekvensen på vedtransport (det er ikkje skog i nærleiken). Generelt er det også ein fordel å bygge desse samtidig slik at ein reduserer det samla behovet for transport og at dei vert sett opp i ein samanheng. For å unngå presedensverknader og påverke den samla miljøbelastninga (§10 i nml.), blir det sett vilkår om at den samla bygningsarealet ikkje skal auke. Dvs. at den nye Gjertvasshytta og uthus ikkje skal ha eit samla areal som overstig 20 m².

Utforming:

Den gamle Gjertvasshytta var ei maskinlafta hytta som vart kledd med ståande kledning:



Den nye hytta er planlagt med 6 toms laft. På skissa under er ho teikna med torvtak, men fjellstyre vil nytte takpapp slik som på den gamle hytta.



På same måte som den gamle hytta, er det planlagt eitt vindaug på kvar av langsidene. I tillegg er det planlagt eit mindre vindaug ved sida av inngangsdør på kortveggen. Dette vindauga er knytt til kjøkkenbenken. Inngangsdør er planlagt på kortveggen. Hytta står på høgjellet og er utsett for slitasje av ver og vind. Svake punkter er vindaug og dører. Det er fint å få inn dagslys, men Fjellstyre må vurdere dette mot vedlikehald og fare for skader. Dersom Fjellstyret vil sette på lemmar føre vindaug, skal dei ha same farge som veggene.

Høgda på laftekassen er sett til 220 cm. Innvendig er himlinga skrått og dermed er reell høgde inne høgare enn ute ved veggen. Med ei så lita hytte, vil ein høg konstruksjon verke kunstig. Høgda på bygget vil også påverke landskapsverknaden av bygget. Det vil derfor bli sett vilkår om at laftekassen ikkje skal vere høgare enn 200 cm.

Teikningane viser at det er planlagt eit overbygg på kortenden over døra. Det er forståeleg sidan døra går rett inn i opphaldsrommet, men dette er ein konstruksjon som ikkje er vanleg på fjellbuer. Her oppe på høg fjellet er veret hardt og dette utstikket vil ha mindre funksjon enn under skoggrensa. Det vil derfor sett som vilkår at det ikkje vert meir enn vanleg takutstikk rundt heile hytta.

Uthuset skal ha same materialval og farge som hytta, men konstruksjonen skal skilje. Uthuset skal også vere enkel rektangulær, men berre inntil eitt lite vindauge kan settast inn for å få litt lys inn på toalett. Taket skal tekkast med same materiale som hytta og laftekassen skal ikkje vere høgare enn for hytta. Det er viktig at desse to bygningane står fram som hytte og uthus og ikkje to hytter.

Grunnmur er vist som naturstein. Plasseringa i relativt flatt terreng gjer at det ikkje er aktuelt med høg grunnmur. Det er viktig at grunnarbeidet vert gjort grundig. Om det vert brukt betong til grunnmur, bør dette dekkast til mest mogleg med stadeigne material.

Motorferdsel og transport:

Dette prosjektet krev transport av material og utstyr. Det er søkt om transport med skuter til ferdigstilling av tomt og transport av material. Bygging av hytta og uthuset krev minst to trinn, tomting og bygging. For å realisere bygging i 2016, må dei kome i gang med grunnarbeid tidleg i vår. Det er planlagt å reise inn på snø og avdekke tomte på ettervinteren, bore ned forankringar og lage grunnmur. Det krev ein del tungt utstyr å gjere denne jobben og mest effektivt å bruke skuter. Det er ein del årleg motorferdsel inn Helgedalen og over Keisaren. I forvaltningsplanen er dette i ei sone som kan ha noko grad av tilrettelegging, men det er også ein del av villreinsona. På seinvinter er simlene trekt ut av dette området (§8 i nml.) Det blir derfor gjeve løyve til transport av material og utstyr med inntil to turar med to skuterar for å gjennomføre grunnarbeidet.

Sjølve hytta er ikkje stor, men det skal nyttast solide material. Det vil bli veldig mange turar med skuter over Keisaren om alt skal inn med skuter. Materiala vil også bli liggande ei god stund i opplag inne ved tomte om ein skal frakte alt inn med skuter. Om sommaren kan material fraktast inn til Styggedalen med bil. Då blir transportstrekninga kortare og ein kan få inn material når ein skal gjennomføre oppsettinga. Helikopter er dyrt og skaper støy, men det er effektiv transport over eit avgrensa tidsrom. Det blir derfor gjeve løyve til transport av material og utstyr med helikopter (§12 i nml.).

Arkivsaksnr: 2015/8147-4

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 28.01.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	6/2016	24.02.2016

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016 - Kjentmannskøyering og naudnett - Luster Røde Kors

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev etter § 48 i naturmangfaldslova løyve til uttesting naudnett i 2016 for Luster Røde Kors Hjelpekorps i samsvar med øvingsplan på følgjande vilkår:

- Løyve gjeld for uttesting gjeld fram til 19. mars 2016 i samsvar med gjeldande løyve for kjentmannskøyering.
- Tal turar er styrt av politiet si godkjenning.
- Det skal visast generell omsyn til andre interesser og naturverdiar i området.
- Etter retningslinjene for kjentmannskøyering, skal lokal redningssentral varsel forvaltninga ved utskriving av køyreordre. Lokalt SNO skal varslast per telefon/SMS i forkant av kjentmannsturane (tlf. 959 65 158).
- Dato og talet på snøskuterar skal rapporterast til nasjonalparkforvaltar innan 01. juli 2016.

Saksopplysningar

Dokument i saka

- Søknad av 11.12.2015, frå Røde Kors avd. Nasjonal Beredskap og Hjelpekorps.
- Godkjenning av øvingsplan av Vest politidistrikt datert 28.01.16.

Søknaden skal handsamast etter

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

Bakgrunn for søknaden

Via Røde Kors sentralt, søker Luster Røde Kors Hjelpekorps om kjentmannskøring med testing av det nye naudnettet i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i 2016. Det beredskapsmessige i øvingsplanen er godkjent av Vest politidistrikt i tråd med prosessen skildra i «Retningslinjer om redningstjenestens bruk av snøscooter i utmark og i verneområder» datert 31.01.2013. Nasjonalparkstyret si vurdering gjeld effektane på verneverdiane.

Godkjent øvingsplan omfattar 1 tur i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde, frå Turtagrø til Skogadalsbøen og vidare til Olavsbu.



Politiet har sett vilkår om at dette skal skje som del av allereie godkjent kjentmannskøring og med inntil 2 skuterar.

Ramma for allereie godkjente kjentmannskøring på inntil tre turar per år (2014 – 2016) frå Turtagrø til Skogadalsbøen må derfor utvidast ved at den eine turen vert forlenga til Olavsbu i 2016.

Heimel

Etter retningslinjene skal søknad om kjentmannskøring 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 § 1:

«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 å ta vare på:

- Eit høgfjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi
- Store alpine fjellmassiv med brear og spisse tindar med dei høgste fjelltoppane i Noreg
- Vakre og eigenarta landskap
- Fjellvatn og vassdragsnatur
- Særprega geologiske førekomstar
- Leveområde for villreinen
- Kulturminne.

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

Utladalen landskapsvernområde § 1:

«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 høgfjell, 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 skogsliv til høgfjell og artar knytte til desse.
- særprega vassdragsnatur og landskapsformer.

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

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 egne hjelpemannskap.

I dei nye retningslinjene frå departementet er det definert eit klart skilje mellom øvingsverksemd og kjentmannskøyering. Øvingsverksemd skal leggast 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")...».

Traseane går inn i eit av dei mest alpine fjellområda i landet og området er utsett for ver og vind. Turen Turtagrø – Skogadalsbøen – Olavsbu følgjer kvista løyper og Luster Røde Kors har i fleire år hatt kjentmannskøyering i første del av denne traseen. Traseen går i område som er definert som brukssone kor eksisterande tilrettelegging kan oppretthaldast. Helgedalen er ein del av villreinområde for bestanden i Vest-Jotunheimen og i øvre del av Utladalen er det mest sannsynleg hekkelokalitet for kongeørn. Kunnskapsgrunnlaget om området er godt (§8 nml.).

Vest politidistrikt har vurdert og godkjent den beredskapsmessige delen av øvingsplanen til Luster Røde Kors Hjelpekorps. Øvingsplanen er dermed definert som naudsynt motorferdsel i verneområdet.

Påverknaden på verneverdiane av motorferdsel varierer både av tid på året, det generelle omfanget og måten motorferdsla vert gjennomført på. Etter føre-var-prinsippet vert det derfor sett vilkår om tidspunkt for gjennomføring og omsynsfull ferdsl. Området vest i Hurrungane er i dag viktige vinterbeite for villreinen i Vest-Jotunheimen. Vinteren er generelt ei sårbar tid for reinen då reinen går på sparebluss i høve energi. Det er derfor viktig at uttesting av det nye naudnettet vert knytt til eksisterande løyve til kjentmannskøyning slik at ein ikkje aukar den samla køyning i villreinområdet. Det er ønskjeleg at kjentmannskøyninga vert gjennomført midt i veka, men sidan dette er frivillig arbeid, vert det opna for bruk av helga til kjentmannskøyning dersom det er naudsynt. Det vert også sett vilkår om varsling og rapportering for å kunne bevisstgjere førerane og vurdere det samla omfanget av motorferdsel i verneområda. Dersom Luster Røde Kors har køyreoppdrag i området utanom, vert det forventta at desse turane i størst mogleg grad erstattar kjentmannskøyninga slik at den samla belastninga ikkje vert for stor (§9 og 10 i nml.)

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

Arkivsaksnr: 2014/2790-8

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 04.02.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	7/2016	24.02.2016

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2017 - Kjentmannskøyring - Lom og Vågå Røde Kors Hjelpekorps

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev etter § 48 i naturmangfaldslova løyve til uttesting naudnett i 2016 for Lom og Vågå Røde Kors Hjelpekorps i samsvar med øvingsplan på følgjande vilkår:

- Vågå Røde Kors Hjelpekorps: gjeld utplassering av repeater i tråd med kart i søknad i Gjendeområdet.
- Lom Røde Kors Hjelpekorps:
 - o Leirvassbu – Langvatnet – Gjendebu
 - o Langvatnet – Hinnotetjønne – Memurudalen
 - o Langvatnet – Rauddalsbandet – Olavsbu/Rauddalen
 - o Leirvassbu – Visdalen
 - o Visdalen – Skautflya – Glitterheim
- Løyve gjeld for uttesting gjeld fram til 18. mars 2016. Det er planlagt gjennomføring helga 5.- 6. mars, men kan flyttast om forholda gjer at ein ikkje kan gjennomføre uttestinga.
- For å teste kommunikasjon, vil det vere behov for fleire skuterar ute samtidig og ein del att og fram. Det er viktig at arbeidet vert gjort effektivt. Likevel er det viktig at ein tek omsyn til andre brukarar i området. Det vert derfor sett grense på inntil 4 skuterar frå kvart av hjelpekorpsa.
- Det skal visast generell omsyn til andre interesser og naturverdiar i området.
- Etter retningslinjene for kjentmannskøyring, skal lokal redningssentral varsel forvaltninga ved utskrivning av køyreordre. Lokalt SNO skal varslast per telefon/SMS i forkant av kjentmannsturane (tlf. 959 65 158).
- Dato og talet på snøskuterar skal rapporterast til nasjonalparkforvaltar innan 01. juli 2016.

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev etter § 48 i naturmangfaldslova løyve til kjentmannskøyring i 2016 og 2017 for Vågå Røde Kors Hjelpekorps:

- Løyve gjeld tilkomst til sørsida av Besshø
- Løyve gjeld 2 tur for inntil 3 skutarar for kvart år.

- Løyve gjeld til og med helga før palmesøndag og frå 2. påskedag til og med første helga etter.
- Det skal visast generell omsyn til andre interesser og naturverdiar i området.
- Etter retningslinjene for kjentmannskøyring, skal lokal redningssentral varsel forvaltninga ved utskriving av køyreordre. Lokalt SNO skal varslast per telefon/SMS i forkant av kjentmannsturane (tlf. 959 65 158).
- Dato og talet på snøskuterar skal rapporterast til nasjonalparkforvaltar innan 01. juli kvart år.

Saksopplysningar

Dokument i saka

- Søknad datert 22.01.2016, frå Vågå Røde Kors Hjelpekorps
- Søknad datert 01.02.2016, frå Lom Røde Kors Hjelpekorps
- Gudbrandsdalen politidistrikt si godkjenning av øvingsplan datert 09.02.2016

Søknaden skal handsamast etter

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

Bakgrunn for søknaden

Lom og Vågå Røde Kors Hjelpekorps har sendt kvar sin søknad om uttesting av det nye naudnettet og kjentmannskøyring. Desse søknadane er koordinert og samkøyrt slik at dei i fellesskap testar ut naudnettet i ulike deler av verneområdet. Dei vert derfor behandla felles. Behandling av slike søknadar følgjer «*Retningslinjer om redningstjenestens bruk av snøscooter i utmark og i verneområder*» datert 31.01.2013. I desse retningslinjene er det definert eit klart skilje mellom øvingsverksemd og kjentmannskøyring. Øvingsverksemd skal leggest 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")...». Uttesting av naudnettet må skje inne i området og blir derfor behandla på lik linje med kjentmannskøyring. Søknaden er samråd med Gudbrandsdalen politidistrikt oversendt til Lom lensmannskontor for vurdering av dei beredskapsmessige behova. Dette er i tråd med retningslinjene då politiet er overordna ansvarleg for redningstenesta ved skarpe oppdrag.

Lom og Vågå fjellstyre er oversendt søknadane og politiet si godkjente som grunneigar. Hjelpekorpsa må hente løyve frå desse også før dei kan gjennomføre turane.

Heimel

Etter retningslinjene 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 §1 i verneforskrifta Jotunheimen nasjonalpark:

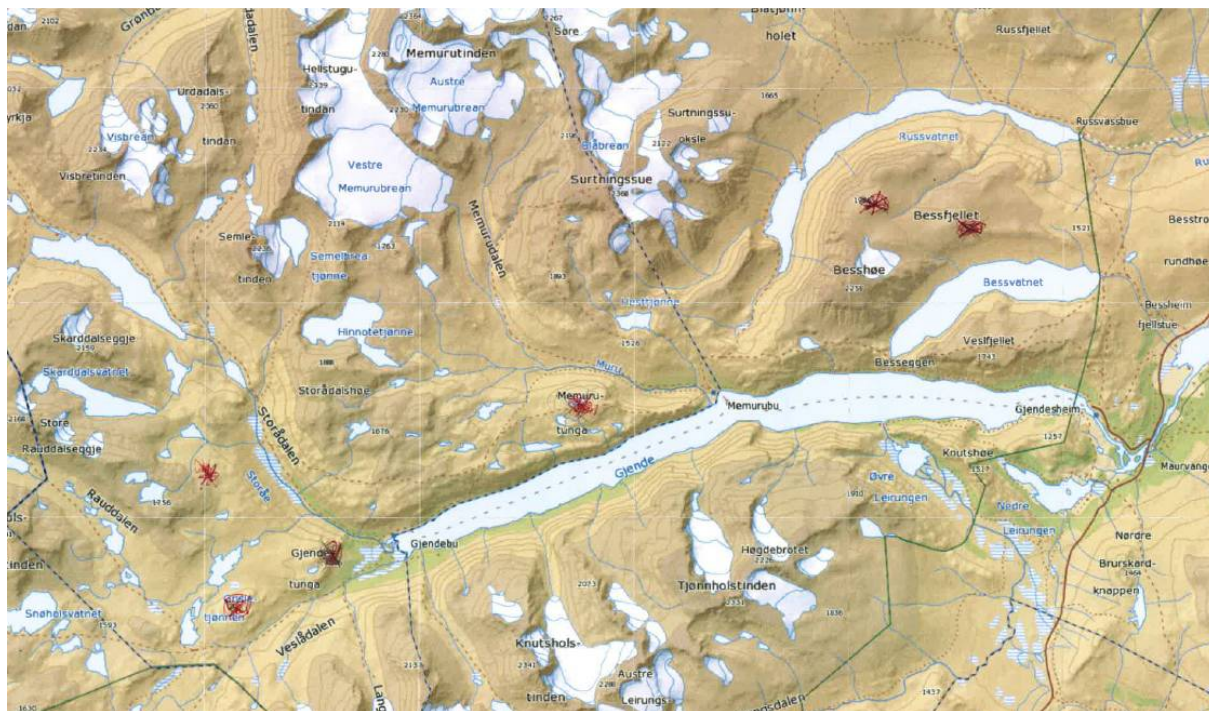
«Formålet med nasjonalparken er å ta vare på eit stort, samanhengjande og villmarksprega naturområde i overgangen mellom austlandsk og vestlandsk fjellnatur som inneheld særprega og representative økosystem og landskap utan tyngre naturinngrep.

Vidare er formålet med vernet å ta vare på:

- Eit høgfjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi
- Store alpine fjellmassiv med brear og spisse tindar med dei høgste fjelltoppane i Noreg
- Vakre og eigenarta landskap
- Fjellvatn og vassdragsnatur
- Særprega geologiske førekomstar
- Leveområde for villreinen
- Kulturminne.

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

Friluftsliv er ein del av formålsparagrafen for verneområdet 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. Samband er veldig viktig å kunne gjennomføre redningsoppdrag effektivt og for å sikre eige mannskap på oppdrag. Vågå Røde Kors Hjelpekorps planlegg å kartlegge naudnettet i Gjendeområdet. Her er stor aktivitet gjennom heile året og ei rekke aksjonar. Uttestinga er planlagt gjennomført i samband med kvisting av løypene. Utplassering av repeatere er ein viktig del av uttestinga og under er eit kart som viser planlagde utplasseringar.



Utplassering vil krevje ein del køyring for å kome opp på toppar mens apparat blir testa nede i dalane langs kvista trasear.

Samtidig planlegg Lom Røde Kors hjelpekorps å kome inn frå vest for testing. Traseane som er lista opp i søknaden er:

- Leirvassbu – Langvatnet – Gjendebu
- Langvatnet – Hinnotetjønne – Memurudalen
- Langvatnet – Rauddalsbandet – Olavsbu/Rauddalen
- Leirvassbu – Visdalen

Det kan vere aktuelt for Lom å plassere ut repeatere på høgdedrag for å betre dekninga og teste ut. Lom ønskjer å ha opning for testing både austover mot Skautflya og Glitterheim og vestover mot Skogadalsbøen, Sognefjellet og Nørdestedalsseter dersom dei får tid. Luster Røde Kors Hjelpekorps har søkt om uttesting av trasen vestover og erfaring med uttesting bør delast mellom hjelpekorpsa. Dette er heller ikkje ein prioritert trase i søknaden frå Lom Røde Kors Hjelpekorps.

I tillegg til uttesting av naudnettet, søker Vågå Røde Kors Hjelpekorps om kjentmannskøyring på sørsida av Besshø. Her var ei ulykke i 2015 og med auka trafikk som følgje av profileringa av Høgruta, er det venta større sannsyn for nye aksjonar i dette området. Det vert søkt om to turar i 2016 og 2017. Brattkøyring på ski blir stadig vanlegare og Høgruta vil dra meir folk langs denne ruta. Det er naturleg at hjelpekorpsa gjer seg kjent langs denne ruta, men samtidig bevisst på at aksjonar i dette terrenget vil vere utfordrande og ikkje alltid vere tilgjengeleg med skuter.

Uttestinga av naudnettet er konsentrert om indre del av verneområdet. Dette er også av dei mest alpine fjellområda i landet og området er utsett for ver og vind. Her er lengst avstand til naudnettastene. Testinga er også knytt til den sentrale løypenettet i Jotunheimen og er i forvaltningsplanen definert som brukssone kor eksisterande tilrettelegging kan oppretthaldast. Kunnskapsgrunnlaget om området er godt (§8 naturmangfaldslova).

Påverknaden på verneverdiane av motorferdsel varierer både av tid på året, det generelle omfanget og måten motorferdsla vert gjennomført på. Etter føre-var-prinsippet vert det derfor sett vilkår om tidspunkt for gjennomføring og omsynsfull ferdsel. Ved å flytte kjentmannskøyring nærare hovudinnrykket av turfolk, gjere det også viktig at omsynet til desse brukarane vert vektlagt. Det er ønskjeleg at kjentmannskøyringa vert gjennomført midt i veka, men sidan dette er frivillig arbeid, vert det opna for bruk av laurdagen til kjentmannskøyring dersom det er naudsynt. Det vert også sett vilkår om varsling og rapportering for å kunne bevisstgjere førerane og vurdere det samla omfanget av motorferdsel i verneområda (§9 i nml.)

Det er positivt at naudsynt motorferdsel vert samla og at ein dermed redusere det samla omfanget av motorferdsel i verneområdet. (§10 i nml.)

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

Arkivsaksnr: 2015/8247-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 15.01.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	8/2016	24.02.2016

Høyring av forslag til endringar i regelverk for bruk av el-sykkel i utmark og på behov for endring i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag for persontransport - Uttale

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen ser at det kan vera behov for ei modernisering av regelverket når det gjeld forholdet til el-syklar. Dette vil gjera det enklare for nye grupper å koma seg ut i naturen, som eit alternativ til vanleg sykkel.

Samstundes ser ein at auka sykkelbruk også kan medføre uønskt slitasje og moglegheit for forstyrring ved at rekkevidda aukar når det blir opna for sykkel med hjelpemotor. Nasjonalparkstyret meiner derfor at ny § 2a. i forskrift til motorferdsellova må presisere at bruk av el-sykkel er avgrensa til veg og opparbeidd stig: «*Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og opparbeidet sti i utmark.*»

Dette fordi det er vanskeleg å vurdere verknad på naturverdiane om det vert opna for sykling etter alle slags stigar og trakk. Førre-var-prinsippet etter naturmangfaldlova § 9 tilseier at ein bør ha ei avgrensing som definerer kva type stigar som er sykkeltrasear. Med krav til opparbeidd stig vil ein kunne redusere omfanget av terrengskader på gamle trakk og stigar som lett får djupe spor og påfølgjande vasserosjon dersom det blir sykla der forholda ikkje ligg til rette for det. Denne avgrensinga vil også hindre auka grad av forstyrring og redusere konfliktpotensialet mellom ulike brukargrupper. Dette vil vera eit godt kompromiss mellom auka tilgjenge og vern av naturen, både i og utanfor verneområda. Innan verneområde vil ein i tillegg ha høve til å styre både el-syklar og vanlege syklar til område som er robuste nok til å tole denne typen bruk, jf. § 3 pkt. 5.3 i verneforskriftene for Jotunheimen NP og Utladalen LVO.

Det er elles relativt liten skilnad i påverknad frå vanleg sykkel og el-sykkel, men det kan vera grunn for å reflektere over behovet for lading av el-syklane. Når ein kjem inn i

verneområda vil det vera avgrensa moglegheiter for lading, og dersom lading skal skje ved turistbedrifter som løyser eige energibehov ved bruk av straum frå dieselaggregat, kan eit auka energibehov frå andre brukarar medføre auka motorisert transport av drivstoff til bedriftene og auka utslepp i verneområdet. Slike forhold kan drøftast nærare i ein forvaltningsplan.

Saksopplysningar

Saksdokument

- Høyringsbrev av 17.12.15 frå Miljødirektoratet
- Verneforskrifter av 14.11.14 for Jotunheimen NP og Utladalen LVO
- *Høringsnotat – høring av forslag til endringer i markaloven, forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag og friluftsløven om bruk av el-sykler (vedlegg)*

På oppdrag frå Klima- og miljødepartementet (KLD) har Miljødirektoratet sendt følgjande på høring:

1. *El-sykler i utmark: Høring av forslag til endringer i markaloven, forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, verneforskrifter og friluftsløven om bruk av el-sykler i utmark*
2. *Persontransport i utmarksnæring: Høring om behov for endringer i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag som åpner for å kunne tillate persontransport i utmarksnæring*

Det er berre pkt. 1 som er relevant innan verneområda, og pkt. 2 blir såleis ikkje vidare kommentert i saka.

Etter endring av 23. mars 2015 omfattar definisjonen av sykkel også el-syklar – jf. Kjøretøyforskrifta § 2-5 nr. 12, andre ledd: «Som sykkel regnes også kjøretøy som nevnt i første ledd og som er utstyrt med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25 kW hvor hjelpemotorens effekt reduseres gradvis og opphører når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t, eller tidligere hvis syklisten slutter å trå/veive. Det tillates at kjøretøyet har fremdrift kun ved motorkraft opp til 6 km/t. Kjøretøy som nevnt i dette ledd anses ikke som motorvogn etter vegtrafikkloven § 2».

Denne endringa betyr at el-syklistar etter trafikkreglane vert likestilt med andre syklistar.

Sjølv om el-syklar nå er å rekne som sykkel etter kjøretøyforskrifta, er dei framleis omfatta av motorferdsellovas verkeområde. Det betyr at bruk av el-sykkel i utmark som hovudregel er forbode. Forbodet mot motorferdsel gjelder også på veg i utmark som er ikkje er opparbeidd for kjøring med bil, til dømes traktorvegar. Slike vegar er etter motorferdsellova § 2, tredje ledd, definert som utmark. Forslaget inneber ei endring her.

Utdrag av høyringsnotatet, 2.4 *El-sykler og verneforskrifter*

«Det er fastsatt en egen verneforskrift for hvert verneområde, og bestemmelsene om både motorisert og ikke motorisert ferdsel varierer. De fleste verneforskrifter har et forbud mot «motorferdsel» uten at dette er nærmere definert. Det er ofte gjort unntak for motorferdsel i forbindelse med bestemte aktiviteter eller langs bestemte traseer.

Verneforskriftene kan inneholde regler om at sykling/bruk av sykkel er forbudt, eller bare tillatt langs visse traseer. Begrepene «sykling»/«bruk av sykkel» er ikke nærmere definert.

Begrepet «motorferdsel» er ikke nærmere definert i verneforskriftene, men Miljødirektoratet mener det er naturlig å legge motorferdsellovens definisjon til grunn. Følgelig er bruk av el-sykler forbudt etter de fleste verneforskrifter.»

Der verneforskriftene forbyr eller regulerer bruk av sykkel, vil reguleringane også gjelde for bruk av el-sykkel.

Verneforskriftene har følgjande ordlyd når det gjeld sykklar (likt for begge verneområda):

5.3 Sykling og organisert bruk av hest

Sykling og organisert bruk av hest er bare tillatt på veier, eksisterende stier og kjørespor. Det kan i forvaltningsplan fastsettes restriksjoner for slik ferdsel på nærmere angitte strekninger.

Føringar for bruk av sykkel – inkludert el-sykkel dersom desse blir likestilt med vanlege sykklar – vil bli avklara i forvaltningsplanen.

Forslaget om å opne for bruk av el-sykklar i utmark medfører følgjande endringar av dagens regelverk, med ny § 2a. i forskrift til motorferdsellova:

«Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og opparbeidet sti i utmark.

Kommunen kan i forskrift bestemme at ferdsel som nevnt i første ledd likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte stier og veger.

Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven).»

Miljødirektoratet ber om tilbakemelding på forslaget om avgrensing til «veg og opparbeidet sti», opp mot eit alternativ utan krav til at stigen skal vera opparbeidd.

Miljødirektoratet fremjar i høyringsbrevet også forslag til endring i friluftslova § 4, slik at begrepet «motorvogn» skal forståast i samsvar med det som er rekna som motorvogn etter vegtrafikklovgjevinga. Endringa vil føre til dermed at eigar av privat veg ikkje kan forby bruk av el-sykkel, slik dei kan gjera for motorsykkel eller moped. Endringa medfører ikkje at ferdsel med el-sykkel i utmark blir ein allemannsrett etter § 2.

Vurdering

På veg og opparbeidde traséar for sykling kan ein vanskeleg sjå at el-sykkel vil ha vesentleg annan innverknad på naturverdiar og andre brukarar enn bruk av vanleg sykkel. Miljødirektoratet har følgjande utdjupeing av omgrepa i høyringsnotatet:

"Med veg og opparbeidet sti menes veger og stier som til enhver tid har et fast og jevnt toppdekke, og som er opparbeidet for god framkommelighet for ferdsel til fots, med vanlig sykkel, barnevogn med videre.

Denne definisjonen vil i stor grad være sammenfallende med stier og veger som i forbindelse med tilrettelegging for friluftsliv betegnes som turveger. Stier som i mindre grad er opparbeidet faller utenfor definisjonen. Som veg regnes også landbruksveger slik de er definert i «normaler for bygging av landbruksveger» klasse 1- 8."

Endringsforslaget vil opne for bruk av el-sykkel på vegane i verneområda:

- Vegen inn til Glitterheim
- Gravdalsvegen

- Vettivegen i Utladalen LVO

Ein ser liten skilnad i vanleg sykkel og el-sykkel på desse strekningane, men det kan vera grunn for å reflektere over behovet for lading av el-syklane. Når ein kjem inn i verneområda vil det vera avgrensa moglegheiter for lading, og dersom lading skal skje ved turistbedrifter som løyser eige energibehov ved bruk av straum frå dieselaggregat, kan eit auka energibehov frå andre brukarar medføre auka motorisert transport av drivstoff til bedriftene og auka utslepp i verneområdet. Slike forhold kan drøftast nærare i ein forvaltningsplan.

Ut over vegane er det få stigar som fyller kravet til opparbeidd stig med jamn overflate i våre verneområde. Dette vil variere mykje frå område til område, men innan verna område vil ein ofte også ha heimel i verneforskriftene for nærare regulering av sykling generelt, og dermed også bruk av el-sykkel. Likevel er det viktig å vurdere kva konsekvensar jamstilling av desse framkomstmidlane kan få for bruken av utmarka samla, da ein vil få store utfordringar med informasjon og kontroll dersom regelverket ikkje blir nokonlunde eintydig og enkelt å formidle ut til brukarane.

Det er eit omfattande stignett både i Jotunheimen og i andre store verneområde. Det kan derfor vera uheldig med ei generell opning for el-sykkel over alt der ein finn trakk og stigar, og det bør derfor avgrensast til «veg og opparbeidd sti». Dette betyr at syklistane må halde seg til klart opparbeidd stigar med «fast og jevnt toppdekke». Dette vil redusere konfliktpotensialet ved at ein har opparbeidd stigar med rom for begge grupper, og enklare stigar som er berre for gåande. Denne avgrensinga vil også vera i tråd med føre-var-prinsippet i naturmangfaldlova § 9, ved at ein da har ein viss oversikt på kvar ein vil kunne få sykling med el-sykkel både i verneområde og naturen generelt – jf. merknadene frå Miljødirektoratet i høyringsnotat om el-syklar:

«En avgrensning til «sti og veg», uten krav til opparbeiding, vil innebære at det legges til rette for bruk på mindre oversiktlige stier og tråkk. Direktoratet legger til grunn at det på smale og slitasjesvake stier forekommer konflikter mellom turgåere og vanlige syklist, og at en åpning for el-sykler kan forsterke slike konflikter. En slik avgrensning åpner også for bruk i langt flere områder, noe som med el-sykkelenes stadig økende rekkevidde kan innebære risiko for økt ferdsel inn i sårbare områder for naturmangfold.»

Det vil verta langt fleire som vil kunne meistre sykling i krevjande terreng når det vert høve til å bruke el-sykkel. Å opne for auka bruk i lite tilrettelagde område vil nok i første rekkje vera interessant for dei som er i brukbar fysisk form og har eigenskapane som trengst for å sykle i krevjande terreng. Desse har på den andre sida ikkje særleg behov for hjelpemotor, bortsett frå at dei da kan auke rekkevidda. Ein vil i liten grad avgrense handlingsrommet for dei som elles ikkje kjem seg ut sjølv om ein avgrensar bruken av el-sykkel til vegar/traktorvegar og tydelege opparbeidd stigar. Denne gruppa vil i stor grad vera avhengige av stigar som har nokonlunde jamn overflate og ei breidde som gjer det enkelt å ta seg fram.

Å opne for sykling over alt vil medføre behov for vedlikehald og tilrettelegging, og med dei avgrensa ressursane ein har til forvaltning vil det vera feil å opne for ein bruk som ein ikkje kan følgje opp på ein tilfredsstillande måte. Dette aspektet bygger opp under argumentet for å avgrense bruk av el-sykkel til vegar og tydeleg opparbeidd stigar.

HØRINGSNOTAT

Bruk av el-sykler i utmark: Høring av forslag til endringer i markaloven, forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, verneforskrifter og friluftsløven

1 Innledning

Klima- og miljødepartementet har i brev av 26. oktober 2015 gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utarbeide et høringsbrev med forslag om å tillate motorferdsel ved bruk av el-sykler i utmark innenfor visse rammer, samt vurdere hvilke lov- og forskriftsendringer som er nødvendige for å gjennomføre en slik oppmykning.

Med el-sykler menes i dette høringsnotatet sykler med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25kW, og der motorens effekt reduseres gradvis og opphører når sykkelen når en fart på 25 km/t, eller tidligere hvis syklisten slutter og trå eller veive. En el-sykel må være utstyrt med en trå eller veiveanordning, men det vil være lov å drive fram sykkelen kun ved hjelp av motor inntil en fart på maks 6 km/t. Dette er i samsvar med definisjonen som vegmyndighetene legger til grunn i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12.

I oppdragsbrevet viser departementet til at de ønsker en oppmykning av reglene for bruk av el-sykler i utmark innenfor visse rammer, for eksempel slik at el-sykler som anses som sykler etter kjøretøyforskriften, jf. definisjonen over, som utgangspunkt skal tillates på veg og sti i utmark, herunder i Marka og i verneområdene.

I tråd med dette sender Miljødirektoratet nå på høring forslag til endringer i lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven), forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag og verneforskrifter. Miljødirektoratet fremmer i høringsbrevet også forslag til en endring i friluftsløven § 4.

Høringsdokumentene og skjema for å gi tilbakemelding finner du på www.miljodirektoratet.no/ under høringer.

Det er også mulig å sende inn høringskommentarer pr. e-post til post@miljodir.no eller per brev til Miljødirektoratet, postboks 5672 Sluppen, 7485 Trondheim. Vennligst merk brevet/e-post med vår referanse 2015/11684

Høringsfrist er 4. mars 2016.

2 Gjeldende rett

2.1 El-sykler etter Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven § 2 andre ledd definerer «kjøretøy» som «innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner». Videre defineres «motorvogn» som «kjøretøy som blir drevet fram med motor». El-sykler faller i utgangspunktet inn under denne definisjonen. Etter § 2 andre ledd i vegtrafikkloven kan Samferdselsdepartementet likevel bestemme at kjøretøy som etter lovens definisjon er motorvogn, ikke skal regnes som motorvogn.

Fra og med 23. mars 2015 endret vegmyndighetene sin definisjon av sykkel i § 2-5 nr. 12, andre ledd i kjøretøyforskriften og § 2 i forskrift om krav til sykkel. Definisjonen omfatter nå også el-sykler. Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12, andre ledd lyder som følger: «Som sykkel regnes også kjøretøy som nevnt i første ledd og som er utstyrt med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25 kW hvor hjelpemotorens effekt reduseres gradvis og opphører når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t, eller tidligere hvis syklisten slutter å trå/veive. Det tillates at kjøretøyet har fremdrift kun ved motorkraft opp til 6 km/t. Kjøretøy som nevnt i dette ledd anses ikke som motorvogn etter vegtrafikkloven § 2».

Endringen av definisjon i kjøretøyforskriften og i forskrift om krav til sykkel innebærer at el-syklister etter trafikkreglene likestilles med andre sykklister.

2.2 El-sykler etter motorferdselloven

Motorferdselloven § 2 definerer motorferdsel som følgende: «Med motorferdsel menes i denne lov bruk av kjøretøy (bil, traktor, motorsykkel, beltebil, snøscooter o.l.) og båt eller annet flytende eller svevende fartøy drevet med motor, samt landing og start med motordrevet luftfartøy».

Motorferdselloven regulerer bruk av motordrevne ferdssinnretninger beregnet på transport av personer eller gods. Loven regulerer ikke bruk av motorredskaper som er for små til å føre en person, og heller ikke bruken av rene leketøysartikler. Motorferdselloven regulerer ikke bruken av ordinære, ikke terrenggående, elektrisk drevne rullestoler.

Selv om el-sykler er å betrakte som sykkel etter kjøretøyforskriften, vil slike framkomstmidler fortsatt omfattes av motorferdsellovens virkeområde.

All motorisert ferdsel i utmark er som hovedregel forbudt, både på bar og snødekket mark. Dette følger av § 3 i motorferdselloven. Motorferdselloven med tilhørende forskrifter gjør imidlertid flere unntak fra forbudet. Unntakene knytter seg i all hovedsak til nyttekjøring.

Dette innebærer at bruk av el-sykkel i utmark som hovedregel er forbudt. Forbudet mot motorferdsel gjelder også på veg i utmark som er ikke er opparbeidet for kjøring med bil, for eksempel traktorveger. Slike veger er etter motorferdselloven § 2, tredje ledd, definert som utmark.

2.3 El-sykler og markaloven

Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven) gjelder Oslomarka, og har som formål å fremme og tilrettelegge for friluftsliv, naturopplevelse og idrett. Loven skal sikre markas grenser og bevare et rikt og variert natur- og kulturmiljø med kulturminner.

Markaloven § 10 første ledd angir et forbud mot motorferdsel i utmark. I § 10 fjerde ledd andre punktum defineres hva som menes med motorferdsel. Definisjonen tilsvarer definisjonen i motorferdselloven: «bruk av kjøretøy (bil, traktor, motorsykel, beltebil, snøscooter og lignende) drevet med motor».

Det fremgår av § 10 første ledd at forbudet bare gjelder med mindre annet følger av loven eller forskrift i medhold av loven. Bestemmelsen inneholder en rekke direkte unntak for motorferdsel knyttet til spesifikke aktiviteter. Loven inneholder per i dag ingen bestemmelse som gir direkte hjemmel for å vedta forskrift om å unnta visse typer motorferdsel fra det generelle forbudet.

Av lovens forarbeider framgår det at reglene om motorferdsel i Marka i hovedsak samsvarer med reglene om motorferdsel i motorferdselloven, og at forarbeider og rettspraksis mv. om tolkningen av motorferdsellovens bestemmelser vil ha betydning også for tolkningen av markalovens bestemmelser om motorferdsel (Ot.prp. nr. 23 (2008-2009), særmerknaden til § 10).

Bruk av el-sykler omfattes av definisjonen av motorferdsel, og dette innebærer at også markaloven gir et generelt forbud mot bruk av el-sykler innenfor markalovens geografiske virkeområde.

2.4 El-sykler og verneforskrifter

Det er fastsatt en egen verneforskrift for hvert verneområde, og bestemmelsene om både motorisert og ikke motorisert ferdsel varierer. De fleste verneforskrifter har et forbud mot «motorferdsel» uten at dette er nærmere definert. Det er ofte gjort unntak for motorferdsel i forbindelse med bestemte aktiviteter eller langs bestemte traseer.

Verneforskriftene kan inneholde regler om at sykling/bruk av sykkel er forbudt, eller bare tillatt langs visse traseer. Begrepene «sykling»/«bruk av sykkel» er ikke nærmere definert.

Begrepet «motorferdsel» er ikke nærmere definert i verneforskriftene, men Miljødirektoratet mener det er naturlig å legge motorferdsellovens definisjon til grunn. Følgelig er bruk av el-sykler forbudt etter de fleste verneforskrifter.

2.5 El-sykler og friluftsløven

Friluftsløven regulerer blant annet allmennhetens adgang til å ferdes og å oppholde seg på annenmanns eiendom uten særlig samtykke fra grunneier. Bruk av el-sykkel i utmark er ikke en allemannsrett.

Det er i utgangspunktet tillatt med motorferdsel på private veger som ikke omfattes av motorferdsellovens utmarksdefinisjon. Friluftsløven § 4 åpner imidlertid for at eier av privat veg kan «forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn, (derunder sykkel med hjelpemotor) og parkering av motorvogn på eller langs vegen». Det framgår av forarbeidene til friluftsløven at presiseringen

«derunder sykkel med hjelpemotor» er ment å favne kjøretøy som knallert eller moped. Ordlyden omfatter imidlertid også el-sykler som etter kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 er definert som vanlig sykkel.

3 Bruk av el-sykler i utmark

Sykling som friluftslivsaktivitet er populært. Nesten halvparten (43%) av den voksne befolkningen bruker sykkel som fremkomstmiddel på turer i naturen, mens en fjerdedel driver med terrengsykling. I tillegg er sykkel et framkomstmiddel som brukes mye til transport.

El-sykler har blitt populære, og salg av sykler med hjelpemotor har økt kraftig de siste årene. Det omsettes i dag alle typer sykler med hjelpemotor - både vanlige bysykler, terrengsykler og fatbikes (terrengsykler med brede dekk).

Bruk av el-sykler i utmark er forbudt, jf. definisjonen av «motorferdsel» gitt i motorferdselloven og markaloven. Miljødirektoratet har samtidig inntrykk av at få er kjent med at bruk av el-sykler i utmark som hovedregel er forbudt.

Miljødirektoratet har i vår faglige tilrådning til Klima- og miljødepartementet av 26. mars vurdert det som lite hensiktsmessig å ha et absolutt forbud mot bruk av el-sykler i utmark. Et absolutt forbud vil berøre områder der det ikke er knyttet miljømessige ulemper til bruk av el-sykler, og der et forbud kan være til hinder for økt bruk av el-sykler som et «grønt» framkomstmiddel for daglige gjøremål. Dette kan være opparbeidede turveier som tjener som snarveier på tur til jobb, skole, barnehage, butikk m.v. Miljødirektoratet ser også at bruk av el-sykler kan bidra til å få flere brukergrupper til å bruke sykkel til daglige gjøremål, og at en åpning for bruk av el-sykkel slik sett kan være positivt ut fra et folkehelseperspektiv. Etter vår vurdering vil det ikke være store ulemper knyttet til bruk på for eksempel brede turveier eller traktorveier som etter motorferdselloven omfattes av utmarksbegrepet. En el-sykkel vil trolig ikke forurense eller støy.

Direktoratet ser samtidig en rekke utfordringer med økende bruk av el-sykler i utmark. For friluftslivet kan en større økning i bruk av el-sykler i utmark bidra til å øke konfliktnivået som allerede er mellom gående og syklende flere steder. El-sykler kan innebære at flere oppnår større fart enn vanlige sykler på flater og i motbakker, noe som kan være en ulempe for gående som oppsøker skog, mark og fjell for rekreasjon. Økt fart kan også påvirke sikkerheten, eller følelsen av sikkerhet, til de som ferdes i skog og mark.

El-sykler kan samtidig ha større rekkevidde enn vanlige tråsykler, og utviklingen av nye terrengmodeller og stadig bedre batterier vil øke rekkevidden ytterligere. Dette betyr at el-sykler vil kunne transportere mennesker lengre inn i fjellområder enn hva som er mulig til fots eller ved hjelp av vanlige tråsykler. Større rekkevidde vil kunne medføre økte forstyrrelser inn i sårbare områder, noe som kan gi negative effekter for eksempel i form av forstyrrelse av dyrelivet og andre hensyn som motorferdselloven ivaretar i dag. Det er ikke nødvendigvis kjøretøyet i seg selv som forårsaker forstyrrelsen, men mennesket på kjøretøyet.

En generell åpning for bruk av el-sykler i utmark kan gjøre det enklere å sykle i utmark på enkle stier og tråkk, noe som igjen kan åpne for bruksmåter som er lite vanlige i dag, f.eks. downhill i områder utenfor alpinbakker. Dette kan være aktiviteter, som hvis det får et omfang, kan bidra til økt terrengslitasje og nye brukerkonflikter. Vi har per i dag ikke kjennskap til om el-sykler kan forårsake større terrengslitasje enn vanlige sykler, men ut fra at el-sykler gjerne gir mer kraft i tråkket kan dette være en problemstilling.

4 Forslag til regelverksendringer som åpner for bruk av el-sykler i utmark

Klima- og miljødepartementet har bedt om en åpning for bruk av el-sykler i utmark innen gitte rammer, for eksempel ved at bruk av el-sykler tillates på sti og vei. En åpning for el-sykler i utmark forutsetter en endring i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Departementet har i oppdraget lagt til grunn at denne adgangen også skal gjelde i marka og i verneområder. Miljødirektoratet har derfor utarbeidet forslag til endringer i markaloven, i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, og i verneforskriftene som åpner for bruk av el-sykler innen visse rammer.

4.1 Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven)

Markalovens definisjon av motorferdsel er som nevnt sammenfallende med definisjonen i motorferdselloven. Selv om markaloven § 10 første ledd forutsetter at en i forskrift kan gjøre unntak fra motorferdselbudet, inneholder loven ingen generell hjemmel for å vedta en slik forskrift.

Miljødirektoratet mener den raske tekniske utviklingen innen el-sykler tilsier at regelverket bør ha fleksibilitet for å ta høyde for problemstillinger som etter hvert kan komme. Vi ser det derfor som mest hensiktsmessig at bruken av el-sykler reguleres i forskrift. Vi foreslår derfor at det følgende inntas et nytt sjettede ledd i markaloven § 10:

Departementet kan ved forskrift tillate motorferdsel med kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel. Forskriften kan gi nærmere regler om bruken av slikt kjøretøy.

Vi foreslår videre at nærmere regler om bruken av el-sykkel gis i bestemmelse i forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag, som også hjemles i markaloven.

4.2 Forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Bruk av el-sykkel er motorferdsel i henhold til motorferdsellovens definisjon og virkeområde.

Med hjemmel i motorferdselloven § 4 tredje ledd kan departementet gi en bestemmelse i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag om når og hvor bruk av el-sykkel er

tillatt. Miljødirektoratet foreslår derfor en ny § 2a. i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag som åpner for slikt formål. Som nevnt over foreslår vi at paragrafen også hjemles i ny bestemmelse i markaloven.

Ny § 2a. i forskriften:

Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og opparbeidet sti i utmark.

Kommunen kan i forskrift bestemme at ferdsel som nevnt i første ledd likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte stier og veger.

Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven).

Forslaget til bestemmelse, første ledd første setning, åpner for at el-sykler kan benyttes uten å søke kommunen om tillatelse på veg og opparbeidet sti i utmark. Henvísningen til vegtrafikklovgivninga innebærer at kjøretøy som etter kjøretøyforskriften regnes som sykkel også kan brukes i utmark slik bestemmelsen åpner for.

Lovlig bruk er avgrenset til veg og opparbeidet sti i utmark, men ikke overalt i utmark. Med veg og opparbeidet sti menes veger og stier som til enhver tid har et fast og jevnt toppdekke, og som er opparbeidet for god framkommelighet for ferdsel til fots, med vanlig sykkel, barnevogn med videre. Denne definisjonene vil i stor grad være sammenfallende med stier og veger som i forbindelse med tilrettelegging for friluftsliv betegnes som turveger. Stier som i mindre grad er opparbeidet faller utenfor definisjonen. Som veg regnes også landbruksveger slik de er definert i «normaler for bygging av landbruksveger» klasse 1- 8.

Bestemmelsens andre ledd gir kommunen adgang til å bestemme at ferdsel som nevnt likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på angitte stier eller veger. Miljødirektoratet ser at det kan være vanskelig å forutse hvordan utviklingen av bruk av el-sykler i utmarka blir, og at det derfor er viktig at kommunen har et virkemiddel for å kunne regulere slik bruk. Dersom det for eksempel oppstår brukerkonflikter mellom el-syklister og gående på populære turveier, eller det viser seg at samlet belastning medfører betydelig terrengslitasje, kan kommunen forby el-sykler i bestemte områder.

Bestemmelsens tredje ledd er tatt inn av informasjonshensyn og påpeker at denne bestemmelsen også er hjemlet i markaloven.

Endringsforslaget innebærer ikke at bruk av el-sykler i utmark blir en allemannsrett, og grunneier vil fortsatt kunne nekte slik ferdsel over sin eiendom.

Avgrensningen til «veg og opparbeidet sti»

En ulempe med å avgrense adgangen til bruk av el-sykler i utmark til «veg og opparbeidet sti» kan være at dette ikke er en entydig definisjon. I enkelte tilfeller vil det være en konkret vurdering om en sti er opparbeidet eller ikke, og i slike tilfeller kan det være vanskelig for brukerne, og for de som skal håndheve regelverket, å vite hvor det er lovlig å ferdes. Direktoratet har vurdert om avgrensningen kun burde vært til «sti og vei». En slik avgrensning er heller ikke entydig, men det vil være tilsvarende begrep som friluftsløven bruker når det gjelder vanlige sykler.

En avgrensning til «sti og veg», uten krav til opparbeiding, vil innebære at det legges til rette for bruk på mindre oversiktlige stier og tråkk. Direktoratet legger til grunn at det på smale og slitasjesvake stier forekommer konflikter mellom turgåere og vanlige syklist, og at en åpning for el-sykler kan forsterke slike konflikter. En slik avgrensning åpner også for bruk i langt flere områder, noe som med el-sykkels stadig økende rekkevidde kan innebære risiko for økt ferdsel inn i sårbare områder for naturmangfold.

I vurderingen har direktoratet lagt til grunn at bruk av el-sykler i utmark fortsatt er motorferdsel, og at en avgrensning til «veg og opparbeidet sti» lang på vei vil dekke samfunnsnyttige formål med tanke på en oppmykning av regelverket. Det vil for eksempel åpne for bruk av el-sykler på turveger som benyttes som transportåre i forbindelse med daglige gjøremål. Avgrensningen åpner også for bruk av el-sykkel på turveger i markaområder og liknende, noe som kan bidra til at nye grupper kan komme seg på tur i naturen.

Som tidligere nevnt har det vært en kraftig økning i salg av el-sykler, og trolig også en økning i antall terrengsykler og fatbikes med hjelpemotor som selges. Den teknologiske utviklingen går raskt, rekkevidden øker, prisene synker og el-sykler vil trolig bli mer og mer vanlig i årene framover. Vi har likevel liten kunnskap om hvordan utviklingen av bruk av el-sykler i utmarka blir, og hvilke konsekvenser bruk av el-sykler kan få for sårbart naturmangfold, terrengslitasje og brukerkonflikter med andre brukere av naturen.

Miljødirektoratet ber om tilbakemelding på vårt forslag til avgrensning til «veg og opparbeidet sti», opp mot et alternativ der det ikke stilles krav til at stien skal være opparbeidet.

4.3 Verneområdene

Ferdsel i verneområder reguleres av den enkelte forskrift. Det er per i dag registrert ca. 2.500 verneforskrifter i Lovdata. Hvilke regler som gjelder for motorferdsel/bruk av sykkel varierer. En overveiende del av forskriftene vedtatt etter 1970 vil imidlertid ha forbud mot motorferdsel som også rammer bruk av el-sykler. Endringer i verneforskrifter vedtatt etter naturmangfoldloven må etter naturmangfoldloven § 34 i utgangspunktet vedtas av Kongen. Det fremstår som u hensiktsmessig å endre hver enkelt forskrift. Miljødirektoratet foreslår derfor at endringene gjøres i form av en forskrift som vedtas ved kongelig resolusjon og som gjelder for alle verneområder opprettet i medhold av naturmangfoldloven og naturvernloven av 1970 med følgende innhold:

Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er unntatt fra motorferdselsforbudet i forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) kapittel V eller lov 19. juni 1970 nr. 63 om naturvern kapittel II. Verneforskriftenes regler for bruk av sykkel gjelder for slikt kjøretøy.

Forskriften innebærer at bruk av el-sykkel etter verneforskriften tillates i samme omfang som bruk av sykkel. Motorferdselloven (og markaloven for verneområder i Marka) gjelder også i verneområdene, og el-sykling utenfor veg og opparbeidet sti vil derfor være forbudt uavhengig av hvordan verneforskriftene regulerer bruk av sykkel. Der verneforskriften forbyr eller regulerer bruk av sykkel, vil disse reguleringene også gjelde for bruk av el-sykkel. Miljødirektoratet ser for seg at malen for verneområdeforskrifter tilpasses slik at reglene for bruk av el-sykkel fremgår direkte av verneforskrifter som vedtas i fremtida.

5 Forslag til endring i frilufsloven

Miljødirektoratet vurderer det som lite hensiktsmessig at bruk av el-sykler skal omfattes av et generelt forbud mot bruk av motorvogn som en grunneier har satt på private veger som ikke omfattes av utmarksdefinisjonen.

Direktoratet foreslår derfor at frilufsloven § 4 endres ved at presiseringa «(derunder sykkel med hjelpemotor)» strykes. Vi legger da til grunn at begrepet «motorvogn» skal forstås i samsvar med det som etter vegtrafikklovgivningen regnes som motorvogn. Endringa innebærer dermed at eier av privat veg ikke kan forby bruk av el-sykkel. Endringa medfører ikke at ferdsel med el-sykkel i utmark blir en allemannsrett etter § 2.

§ 4 (Ferdsel med motorvogn og hestekjøretøy) skal lyde som følger:

Når ikke annet er bestemt, kan eier av privat veg forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn, ~~(derunder sykkel med hjelpemotor)~~ og parkering av motorvogn på eller langs vegen.

Ved offentlig veg er det tillatt å parkere i utmark, såfremt det ikke volder nevneverdig skade eller ulempe.

6 Økonomisk og administrative konsekvenser

Miljødirektoratet erfarer at mange er ukjent med dagens regelverk for bruk av el-sykkel i utmark, og at det allerede i dag er et informasjonsbehov knyttet til å gjøre regelverket kjent. I forbindelse med endringer i regelverket mener direktoratet at det er nødvendig å gjøre regelverket kjent for allmennheten.

El-sykler er lette å manipulere, for eksempel slik at motoren gir framdrift uten bruk av pedalene eller at hjelpemotoren ikke slutter å virke når den passerer 25 km/t. Det vil derfor vær en utfordring for kontrollmyndigheten å skille lovlige fra ulovlige kjøretøy.

Videre er det en utfordring at oppdagelsesrisikoen av regelbrudd i utmark i utgangspunktet er lav på grunn av liten oppsynsdekning. Skal det gjøres en tilstrekkelig jobb med å forebygge og slå ned på bruk av el-sykler utenfor opparbeidete stier og veger, bør det dermed settes av midler til økte oppsynsressurser.

Ut over dette kan vi ikke se andre økonomiske konsekvenser av forslaget.

7 Samlet fremstilling av endringsforslagene

Markaloven

I lov 5. juni 2009 nr. 35 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven) gjøres følgende endringer:

Ny § 10 sjette ledd skal lyde:

Departementet kan ved forskrift tillate motorferdsel med kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel. Forskriften kan gi nærmere regler om bruken av slikt kjøretøy.

Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

I forskrift 15. mai 1988 nr 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gjøres følgende endringer:

Ny § 2a. i forskriften:

Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og opparbeidet sti i utmark.

Kommunen kan i forskrift bestemme at ferdsel som nevnt i første ledd likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte stier og veger.

Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven).

Alternativt skal bestemmelsen lyde:

Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og sti i utmark.

Kommunen kan i forskrift bestemme at ferdsel som nevnt i første ledd likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte stier og veger.

Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven).

Verneforskrifter

Med hjemmel i naturmangfoldloven § 34 fjerde ledd, jf. §§ 35, 36, 37, 38 og 77 vedtas følgende forskrift:

Forskrift om bruk av el-sykkel i verneområder

Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er unntatt fra motorferdselforbudet i forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) kapittel V eller lov 19. juni 1970 nr. 63 om naturvern kapittel II. Verneforskriftenes regler for bruk av sykkel gjelder for slikt kjøretøy.

Friluftsløven

I lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet gjøres følgende endring:

§ 4 skal lyde:

§ 4 (Ferdsl med motorvogn og hestekjøretøy) skal lyde som følger:

Når ikke annet er bestemt, kan eier av privat veg forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn (~~derunder sykkel med hjelpemotor~~), og parkering av motorvogn på eller langs vegen.

Ved offentlig veg er det tillatt å parkere i utmark, såfremt det ikke volder nevneverdig skade eller ulempe.

Arkivsaksnr: 2016/994-2

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 16.02.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	9/2016	24.02.2016

Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Utviding av tidsrom for kvisting av løyper - DNT Oslo og Omegn

Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev etter §3 pkt.6.3k i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark løyve til utviding av tidsrommet for gjeldande løyve til kvisting i Jotunheimen nasjonalpark til 1. mai på følgjande strekningar i 2016:

- Fondsbu – Geithø – Raudalen – Olavsbu - Fondsbu (via Sjogholsvatnet).
- Fondsbu – Skogadalsbøen
- Dagsturløypene rundt Fondsbu.

Vilkår i løyve er likelydande som vilkår i løyve datert 02.06.2013.

Saksopplysningar

Dokument i saka

- Søknad datert 20.02.2016 frå DNT Oslo og Omegn.

Søknaden skal handsamast etter

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

Søknad

«Vi viser til samtale om kvisteløyper i Jotunheimen. I år er det tidlig påske og Fondsbu skal i tillegg holde åpent frem til 1. mai. Vi har annonsert at en del av løypenettet skal stå like lenge og søker derfor om muligheten til ettersyn med snøscooter dersom dårlig vær skulle gjøre det påkrevet.

Dette gjelder følgende løyper:

Fondsbu – Geithø – Raudalen – Olavsbu - Fondsbu (via Sjøgholsvatnet).

Fondsbu – Skogadalsbøen

Dagsturløypene rundt Fondsbu.

Bestyrer på Fondsbu opplyser videre at kvisten vanligvis brukes i to år, og at de etter endt vintersesong plukker inn for lagring til neste vinter.»

DNT Oslo og Omegn har eit gjeldande løyve for kvisting datert 02.06.2013. Dette løyve gjeld for heile Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. I tillegg vart det gjeve eit delegert vedtak om tidlegare oppstart for løypene rundt Fondsbu datert 31.01.2014.

Heimel

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

Motorferdsel med skuter og lågtflyging med helikopter er etter verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark forbode (§3, 6.1). Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til «Bruk av beltekøyrety på vinterføre for utføring av sikringstiltak, t.d. merking og kvisting av løyper.» (§3, 6.3k).

Vurdering

I formålsparagrafen til Jotunheimen nasjonalpark er friluftsliv omtala:

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

Kvisting av løyper er tradisjon i Jotunheimen og har både vore eit tiltak for å leie turfolk trygt fram til turmålet og eit tiltak for å gjere fjellet tilgjengeleg for fleire turfolk. Ved å lage ein trygg og sikker trase i vinterfjellet, vil terskelen til å legge ut på tur og bruke naturen vere mindre.

Samtidig skal det etter formålsparagrafen vere «...*liten grad av teknisk tilrettelegging*». Bakgrunnen er at naturen skal bevarast med minst mogleg påverknad, og at friluftsfolk skal kunne oppleve naturen på naturen sine premisser. Balansen mellom tilrettelegging og bevaring av natur må vurderast overordna og i ein samanheng og er eit viktig tema for forvaltningsplanen. Forvaltningsplanen er i ferd med å reviderast og utviding av sesongen for kvisting vil bli eit tema. Endeleg retningslinjer som vil styre dette vil bli vedteke der.

Reiselivet er i utvikling og er avhengig av å tilpasse seg endringane til dei reisande. Utviding av sesongen er også viktig for å skape robuste bedrifter som gjer lokal verdiskap.

Dei omsøkte traseane går ikkje i nærleiken av særleg sårbare naturverdiar som t.d. kjende hekkande rovfugllokaltetar (§8 i nml). Men generelt er dyrelivet sårbart etter ein lang vinter og i ein fase med nytt liv på gang. Det er viktig at ein er kritisk til behovet for å legge ut på tur for å rekviste (§9 i nml.). Den samla belastinga og påverknaden er vanskeleg å vurdere i eit einskildløyve og løyve vil derfor berre gjelde for eitt år i påventa av arbeidet med revisjon av forvaltningsplan og/eller gjennomgang av heile løyve til motorferdsel for DNT Oslo og Omegn (§10 i nml.).

§§11 og 12 i nml. er ikkje relevante i denne vurderinga.

Arkivsaksnr: 2015/8267-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 04.01.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	10/2016	24.02.2016

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2020 - Bruk av snøskuter for snømåling - Glommens og Laagens Brukseierforening

Forvaltar si innstilling

Glommens og Laagens Brukseierforening får med heimel i verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark § 3 pkt. 6.3. s) dispensasjon for nødvendig motorferdsel i samband med snømålingar, i tråd med søknad av 15.12.15. Løyvet er ei vidareføring av tidlegare løyve, og har liten innverknad på verneverdiar i områda.

Dispensasjonen gjeld med følgjande vilkår:

1. Løyvet gjeld for perioden 2016-2020
2. Motorferdsla er knytt til nødvendige snømålingar i områda Veodalen og Mjølkedalen, som vist på kartvedlegg til søknaden.
3. SNO v/ Rigmor Solem skal ha melding om dato seinast dagen før transport. Mobiltelefon 959 65 158, eller e-post rigmor.solem@miljodir.no
4. Bruk av snøscooter skal så langt det er råd ikkje skje på helgedagar av omsyn til friluftslivet.
5. Det skal takast omsyn til vilt og beitedyr (tamrein), og unngå unødig forstyrring.
6. Nasjonalparkforvaltninga ber om tilbakemelding i form e-post innan 1. juli kvart år, som viser årleg omfang av transporten.

Saksopplysningar

Saksdokument:

- Søknad ved brev av 15.12.15 frå Glommens og Laagens Brukseierforening

Glommens og Laagens Brukseierforening v/ Hans-Christian Udnæs har sendt følgende søknad om forlenging av løyve for bruk av snøscooter i Jotunheimen: Vi viser tillatelse gitt 22.12.2010 der Fylkesmannen gir Glommens og Laagens brukseierforening løyve til motorisert transport i Jotunheimen nasjonalpark fram til 31. desember 2015. Vi ønsker med dette å få fornyet denne tillatelsen.

Hvert år i perioden ultimo mars til medio april foretar GLB snømålinger i blant annet nedbørfeltene til Veo-overføringen og Bygdin. Målingene bidrar til ressurskartlegging av snøsituasjonen. Resultatene formidles til våre eierverk (kraftselskapene), og til NVE for flomvarsling og allment formål. På oppfordring formidler vi historiske snømålinger til forskningsinstitusjoner og andre interesserte.

Det måles 4 målestrekk i Jotunheimen nasjonalpark (kfr. vedlagt 2 kartskisser), herav ett i Mjølkedalen i Bygdin-feltet (VINS06) og tre i Veodalen (TESS06, TESS07 og TESS08). Målingene utføres i løpet av en dag både i Veodalen og Mjølkedalen.

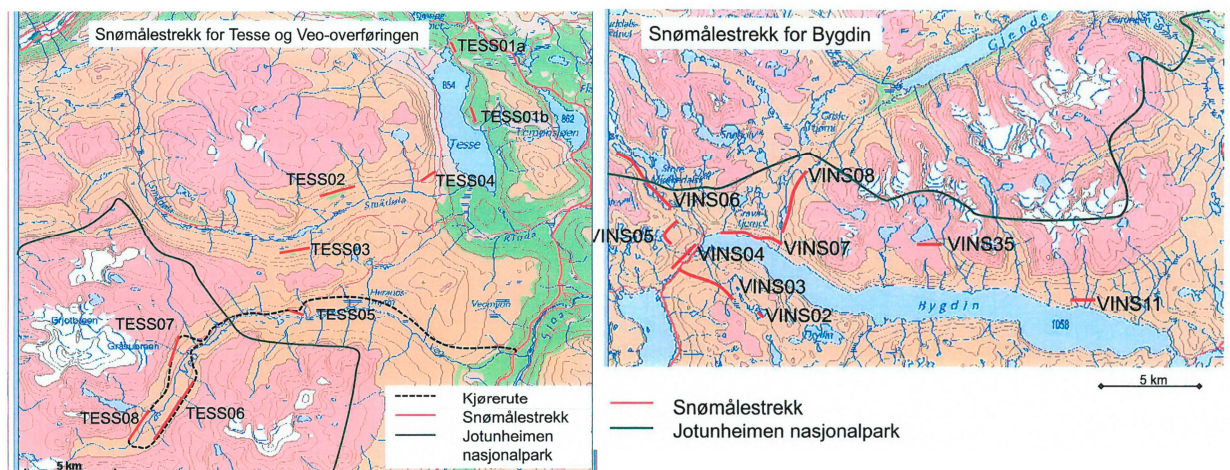
Vi søker herved om kjøretillatelse med snøscooter i Veodalen og Mjølkedalen i fm. snømåling for perioden 2016-2020.

Aktuelle scootersjåfører er fra Eidsiva Vannkraft AS; Lars-Egar Haugen, Håkon Haugen, Morten Brekkum, Jakop Sæther og Are Flatmo.

Scootere per 2015 har regnr. FB 3756 og FB 2107.

Det kan bli endring i aktuelle sjåfører og scootere i løpet av perioden det søkes for.

Kartvedlegg viser dei aktuelle kjørerutene:



Vurdering

Søknaden blir vurdert etter:

- Forskrift for Jotunheimen nasjonalpark, revidert 14.11.14
- Naturmangfaldlova – NML (kap. II om bærekraft og V områdevern)
- Forvaltningsplan for Jotunheimen og Utladalen (utkast 2008)

Forskrift – verneformål

§ 3, pkt. 6.1 set i utgangspunktet forbod mot motorferdsel.

Forvaltningsstyresmakta med heimel i § 3 pkt. 6.3. s) gi løyve til:

s) Bruk av snøskuter i samband med snømålingar.

Formålet med vern av 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 å ta vare på:

- *Eit høgfjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi*

- - - -

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

Forvaltningsplanen

Formål med transporten er målingar for å hente inn kunnskap om snømengder og avsmelting, som er nyttig for drift av kraftanlegg og vurderingar av flaumfare. Dette er ikkje særskild omtala i forvaltningsplanen, men har felles trekk med forskning. Kap. 8.17. FORSKING OG UNDERVISING gjev følgjande føringar for tiltak knytt til kunnskapssamling:

«- - - Forsking er også viktig for verneområda for å auke kunnskapen om områda og kva for ein verdi 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. - - -»

GLB sitt løyve for bruk av snøscooter gjeld ut 2015, og er søkt fornya. Det er etablert gode rutinar for gjennomføring, og motorferdsla har avgrensa omfang. Målingane er ein del av mangeårige seriar som gjev verdfull kunnskap om snøforhold og avsmelting. Dette opnar for dispensasjon for bruk av snøscooter med heimel i § 3 pkt. 6.3. s).

Vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

- *Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)* når det gjeld naturmangfald og bruk av områda for planlagde målingar er ganske bra. Ferdsel i dette omfanget vil i liten grad påverke dyrelivet eller vera til sjenanse for friluftsliv. Påverknaden vil i hovudsak gjelde støy i eit avgrensa tidsrom.
- *Føre-var-prinsippet (§ 9)* tilseier at ein har ein streng praksis for motorferdsel i verneområde, men desse målingane er eit godt etablert tiltak med høg nytteverdi. Erfaring med tilsvarande aktivitet over fleire år viser at det er liten grunn for å frykte uføresette verknader som gjer det relevant å vise til nml § 9 i denne saka.
- Etter § 10 “*Økosystemtilnærming og samlet belastning*” skal eit vedtak vurderast i høve til samla påverknad/forstyring, om eit løyve kan skape presedens, og såleis kan bidra til ei gradvis forringing av området og utholing av verneforskrifta. Denne typen målingar er knytt til eit svært avgrensa tal aktørar, og vi ikkje skape presedens for andre.
- § 11 om at «*kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver*» er ikkje vurdert som relevant.
- § 12 *Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode*: Målingane vil ikkje kunne gjennomførast på ein effektiv måte utan bruk av motoriserte hjelpemiddel. Tiltaket vil ikkje setja varige spor, men gje litt støy i eit avgrensa tidsrom. Av omsyn til at «*ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving*» – jf. formålsparagrafen i

verneforskrifta – bør ikkje motorisert transport utførast på helgedagar når det normalt er størst friluftslivsaktivitet.

Arkivsaksnr: 2015/8157-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 04.01.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	11/2016	24.02.2016

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel 2016-2020 - fornya løyve for bruk av snøskuter til snømålingar - Vang Energiverk

Forvaltar si innstilling

Vang Energiverk KF får med heimel i verneforskrift for Utladalen landskapsvernområde § 3 pkt. 6.3. p) dispensasjon for bruk av snøskuter for inspeksjon og vedlikehald av 22 kV kraftlinje frå Tynoset til Koldedalsbekken, i tråd med søknad av 15.12.15.

Dispensasjonen er gjeve med følgjande vilkår:

1. Løyvet gjeld for perioden 2016-2020, med inntil 8 turar i året
2. Bruken av snøskuter avgrensar seg til det som er strengt naudsynt, og skal følgje kraftlinja
3. Berre ved akutt behov kan bruk av snøskuter skje i helg (laurdag-søndag) eller på heilagdagar. Til vanleg/planlagt inspeksjon og vedlikehald skal transporten leggjast til kvardagar (måndag-fredag). Dette av omsyn til friluftslivet.
4. Det skal takast omsyn til vilt for å unngå unødig forstyrning.
5. SNO v/ Rigmor Solem skal ha melding om dato seinast dagen før transport. Mobiltelefon 959 65 158, eller e-post rigmor.solem@miljodir.no Dersom førehandsvarsel ikkje er praktisk mogleg, skal melding gjevast så snart som råd i etterkant.
6. Nasjonalparkstyret ved sekretariatet skal innan 1. juli kvart år ha ein kortfatta rapport (e-post) om bruken av snøskuter gjennom vintersesongen.

Løyvet er vidareføring av tidlegare løyve, og har liten innverknad på verneverdiane.

Saksopplysningar

Saksdokument:

- Søknad ved brev av 15.12.15 frå Vang Energiverk FK

Vang Energiverk KF v/ Dag Henning Bakkum har sendt følgjande søknad om forlenging av løyve for bruk av snøskuter i Utladalen LVO:

«Søker med dette om fornyet løyve for snøscooter, ved inspeksjon og vedlikehold av våres 22 kV. linjer mellom Tyinoseet og Koldedalsbekken (v/avgreining til Koldedal).

Vi kan tenke oss løyve for 4 ny år, og frem til 2020.

I 2014 hadde vi kun 1 tur for inspeksjon: 16.01.2014 (2 stk. scootere).

2015 hadde vi også bare hatt en tur for inspeksjon: 30.03.2015 (2 stk. scootere)

Det har vært ringt eller sendt SMS for hver gang til:

Statens naturoppsyn Jotunheimen Rigmor Solem.

Bakgrunnen for denne søknaden er den samme som før, legger derfor ved en kopi av Deres Datert 27.03.2012. v/ Deres saksbehandler Tom Dybwad»

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjorde i møte 23.03.2012 slik vedtak:

«Vang Energiverk får løyve til bruk av snøskuter for inspeksjon og vedlikehold av 22 kV kraftlinje frå Tyinoseet til Koldedalsbekken med inntil 8 turar i året.

Løyvet vert gjeve på følgjande vilkår:

- *løyvet gjeld for åra 2012-2015 (det må søkjast om nytt løyve for 2016)*
- *bruken av snøskuter avgrensar seg til det som er strengt naudsynt, og skal følgje kraftlinja*
- *berre ved akutt behov skal bruk av snøskuter skje i helg (laurdag-søndag) og på heilagdagdar. Til vanleg/planlagt inspeksjon og vedlikehold skal kvar dagar (måndag-fredag) nyttast*
- *om mogleg skal Statens naturoppsyn Jotunheimen v/Rigmor Solem (tlf. 95 96 5158) kontaktast på førehand*
- *Nasjonalparkstyret ved sekretariatet får ein rapport innan 1. juli kvart år med rapport om bruk av snøskuter gjennom vintersesongen»*

Vurdering

Søknaden gjeld fornying av løyve til å nytte snøskuter til inspeksjon og vedlikehold av Vang Energiverk sine 22 kV linjer mellom Tyinoseet og Koldedalsbekken.

Søknaden blir vurdert etter:

- Forskrift for Utladalen landskapsvernområde, revidert 14.11.14
- Naturmangfaldlova – NML (kap. II om bærekraft og V områdevern)
- Forvaltningsplan for Jotunheimen og Utladalen (utkast 2008)

Forskrift – verneformål

§ 3, pkt. 6.1 set i utgangspunktet forbod mot motorferdsel.

Forvaltningsstyresmakta med heimel i § 3 pkt. 6.3. p) gi løyve til:

p) *Bruk av snøskuter i samband med snømålingar.*

Formålet med vern av 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. - - -*

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

Forvaltningsplanen

Formål med transporten er målingar for å hente inn kunnskap om snømengder og

avsmelting, som er nyttig for drift av kraftanlegg og vurderingar av flaumfare. Dette er ikkje særskild omtala i forvaltningsplanen, men har felles trekk med forskning. Kap. 8.17. *FORSKING OG UNDERVISING* gjev følgjande føringar for tiltak knytt til kunnskapssamling: «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 ein verdi dei har for samfunnet. Etter framlegg til verneforskrifter (§ 4 NP og i LVO) kan fylkesmannen gi løyve til vitenskaplege undersøkingar når dette ikkje strir mot formålet med vernet. - - - -
Forsking treng ofte faste innretningar og bruk av motoriserte kjøretøy. 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. - - -»

Saksbehandlar hadde m.a. følgjande vurderingar ved løyvet som nå er søkt forlenga: «- - - Kraftlinja på 22kV til Vang Energiverk frå Tyinoset til Koldedalsbekken vart akseptert innafor landskapsvernområdet då det vart oppretta i 1980. Vang Energiverk har i fleire år hatt løyve til bruk av snøskuter for inspeksjon og vedlikehald av kraftlinja - - - -
Det blir alltid gjennomført inspeksjon av kraftlinja før vinterferie og påske, og dessutan etter uvêr og brot på linja. Dei siste åra har det til vanleg vore naudsynt med bruk av snøskuter 5-6 gonger i året, men dette varierer.
Vang Energiverk opplyser at dei ser det som naturleg å ta kontakt med naturoppsyn Rigmor Solem på førehand med mindre tidspress pga brot på linja o.l. gjer det vanskeleg. - - -
Sekretariatet ser Vang Energiverk sitt behov for å kunne bruke snøskuter til inspeksjon og vedlikehald av kraftlinja, samstundes som vi er opptekne av å avgrense motorferdsla i landskapsvernområdet, særleg i helgane og på heilagdagar. Omfanget av snøskuterbruk som Vang Energiverk har hatt dei siste åra, vurderer vi som akseptabelt. Vi meiner at eit fleirårig løyve er ei fornuftig løysing, og vi har forståing for at det må liggje inne noko fleksibilitet, fordi omfanget av uvêr kan variere frå år til år. - - -
Formålet er i tråd med framlegget til forvaltningsplan, og bruk av snøskuter for tilsyn med 22kV kraftlinje vest for Tyin er teke med som eige punkt som det kan dispenserast for i framlegget til ny verneforskrift for Utladalen landskapsvernområde (2007).»

Vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

- *Kunnskapsgrunnlaget* (§ 8) når det gjeld naturmangfald og bruk av snøscooter for planlagde målingar er bra. Forvaltninga har ikkje fått nokon klager på utført snøskutertransport i regi av Vang Energiverk.
- *Føre-var-prinsippet* (§ 9) tilseier at ein har ein streng praksis for motorferdsel i verneområde, men desse målingane gjeld etablert tiltak med høg nytteverdi. Sidan kunnskapsgrunnlaget etter vårt skjønn er godt i denne saka, ser vi ingen fare for at den omsøkte motorferdsla vil ha ukjente, store negative konsekvensar for verneverdiane. Det er likevel viktig med eit nært samarbeid/koordinering med SNO for å førebyggje uheldige situasjonar.
- Etter § 10 «*Økosystemtilnærming og samlet belastning*» skal eit vedtak vurderast i høve til samla påverknad/forstyrning, om eit løyve kan skape presedens, og såleis kan bidra til ei gradvis forringing av området og utholing av verneforskrifta. Det er i utgangspunktet viktig for forvaltningsstyresmakta å ta omsyn til dei strenge reglane som gjeld motorferdsel. Vi vurderer den samla belastninga av motorferdsle i

denne delen av Utladalen landskapsvernområde til å vera på eit akseptabelt nivå i dag. Denne typen målingar er knytt til eit svært avgrensa tal aktørar, og vi ikkje skape presedens for andre. Ferdsel i dette omfanget vil i liten grad påverke dyrelivet eller vera til sjenanse for friluftsliv. Påverknaden vil i hovudsak gjelde støy i eit avgrensa tidsrom.

- § 11 om at «*kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver*» er ikkje vurdert som relevant.
- § 12 *Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode*: Målingane vil ikkje kunne gjennomførast på ein effektiv måte utan bruk av motoriserte hjelpemiddel. Tiltaket vil ikkje setja varige spor, men gje litt støy i eit avgrensa tidsrom. Det er viktig at løyveinnehavaren planlegg snøskuterbruken for tilsyn slik at det vert minst mogleg kjøring på kortast mogleg tid. Det er ein fordel at transporten skjer midt i veka og ikkje i ei helg, dette av omsyn til friluftslivet.

Konklusjon:

Det er etablert gode rutinar for gjennomføring, og motorferdsla har avgrensa omfang. Målingane er ein del av mangeårige seriar som gjev verdfull kunnskap om snøforhold og avsmelting. Dette opnar for at ein kan gje dispensasjon for bruk av snøscooter med heimel i verneforskrifta i § 3 pkt. 6.3. p).

Arkivsaksnr: 2016/832-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 05.02.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	12/2016	24.02.2016

**Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2020
- Drift av reguleringsanlegg - Snømålinger tilknyttet Fortun
kraftanlegg - Norsk Hydro ASA**

Forvaltar si innstilling

Norsk Hydro ASA får med heimel i verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark § 3 pkt. 6.3. s) dispensasjon for nødvendig motorferdsel i samband med snømålinger, i tråd med søknad av 22.01.16. Løyvet er ei vidareføring av tidlegare løyve, som har hatt liten innverknad på verneverdiar i områda.

Dispensasjonen gjeld med følgjande vilkår:

1. Løyvet blir gjeve for ein 5-årsperiode, og gjeld for åra 2016-2020
2. Motorferdsla er knytt til nødvendige snømålinger i områda Ringsdalen og Rundhaugane ved Prestesteinsvatnet, som vist på kartvedlegg til søknaden.
3. SNO v/ Rigmor Solem skal ha melding om dato seinast dagen før transport. Mobiltelefon 959 65 158, eller e-post rigmor.solem@miljodir.no
4. Bruk av snøscooter til snømålinger skal ikkje leggjast til helgedagar av omsyn til friluftslivet.
5. Det skal takast omsyn til vilt og unngå unødig forstyrring av andre i området, jf. motorferdsellova § 8. Dersom ein møter villrein i den planlagde kjøretraseen, skal ein vente til dyra har trekt unna, eller kjøre ein omveg i god avstand frå dyra, om mogleg.
6. Nasjonalparkforvaltninga ber om tilbakemelding i form av e-post innan 1. juli kvart år, som viser årleg omfang av transporten.

Saksopplysningar

Saksdokument:

- Søknad ved brev av 22.01.16 frå Norsk Hydro ASA
- Sak 19/2013 i nasjonalparkstyret, tidlegare løyve for same formål

Norsk Hydro ASA v/ Knut Stokkenes har sendt søknad om forlenging av løyve for bruk av snøscooter i Jotunheimen i samband med snømålingar. Dei har behov for å utføre snømålingar i områda Ringsdalen og Rundhaugane ved Prestesteinsvatnet i tilknytning til Fortun Kraftverk. Det er lagt ved kart som viser dei aktuelle kjørerutene.

Nasjonalparkstyret gjorde i sak 19/2013 vedtak om løyve med følgjande ordlyd:

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev etter den generelle dispensasjonsregelen i Naturmangfaldslova §48 løyve til Hydro Energi Sogn å bruke snøskuter i samband med snømåling til målepunkt ved Prestesteinsvatn og i Ringsdalen. Løyvet er gjeve med følgjande vilkår:

- *Løyvet gjeld for 1 tur til kvar av målepunkta med inntil 2 snøskuterar i april månad.*
- *Løyvet gjeld for 2013, 2014 og 2015*
- *Seinast dagen før skal SNO v/Rigmor Solem (tlf. 959 65 158) varslast slik at SNO kan gje melding om det må takast spesielle omsyn, særleg villrein.*
- *Ein enkel rapport skal sendast til nasjonalparkforvaltar per mail innan 01.juli kvart år.*

Etter dette er verneforskrifta revidert, og det er i gjeldande forskrift presisert at snømålingar er blant dei konkrete formåla forvaltninga kan gje dispensasjon for, slik at ein slepp å bruke den generelle dispensasjonsheimelen i naturmangfaldlova § 48.

Vurdering

Søknaden blir vurdert etter:

- Forskrift for Jotunheimen nasjonalpark, revidert 14.11.14
- Naturmangfaldlova – NML (kap. II om bærekraft og V områdevern)
- Forvaltningsplan for Jotunheimen og Utladalen (utkast 2008)

Forskrift – verneformål

§ 3, pkt. 6.1 set i utgangspunktet forbod mot motorferdsel.

Forvaltningsstyresmakta med heimel i § 3 pkt. 6.3. s) gi løyve til:

«Bruk av snøskuter i samband med snømålingar.»

Formålet med vern av 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 å ta vare på:

- *Eit høgfjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi*

- - - -

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

Forvaltningsplanen

Formål med transporten er målingar for å hente inn kunnskap om snømengder og avsmelting, som er nyttig for drift av kraftanlegg og vurderingar av flaumfare. Dette er ikkje særskild omtala i forvaltningsplanen, men har felles trekk med forskning. Kap. 8.17. *FORSKING OG UNDERVISING* gjev følgjande føringar for tiltak knytt til kunnskapssamling: *«- - - Forsking er også viktig for verneområda for å auke kunnskapen om områda og kva for ein verdi dei har for samfunnet. Etter framlegg til verneforskrifter (§ 4 NP og i LVO) kan*

fylkesmannen gi løyve til vitenskaplege undersøkingar når dette ikkje strir mot formålet med vernet. - - - -

Forskning 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. - - -»

Norsk Hydro sitt løyve for bruk av snøscooter gjekk ut 2015, og er søkt fornya. Søkjar ber om fleirårig dispensasjon. Det er etablert gode rutinar for gjennomføring, og motorferdsla har avgrensa omfang. Målingane er ein del av mangeårige seriar som gjev verdfull kunnskap om snøforhold og avsmelting. Dette opnar for dispensasjon for bruk av snøscooter med heimel i § 3 pkt. 6.3. s).

Vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

- *Kunnskapsgrunnlaget* (§ 8) når det gjeld naturmangfald og bruk av områda for planlagde målingar er ganske bra. Det kan vera villrein i området, og det er viktig å unngå å koma nær inntil dyra på denne årstida. Ut over dette vil eit par turar med snøscooter i svært liten grad påverke dyrelivet eller vera til sjenanse for friluftsliv.
- *Føre-var-prinsippet* (§ 9) tilseier at ein har ein streng praksis for motorferdsel i verneområde, men desse målingane er eit godt etablert tiltak med høg nytteverdi. Erfaring med tilsvarande aktivitet over fleire år viser at det er liten grunn for å frykte uføresette verknader som gjer det relevant å vise til nml § 9 i denne saka.
- Etter § 10 "*Økosystemtilnærming og samlet belastning*" skal eit vedtak vurderast i høve til samla påverknad/forstyring, om eit løyve kan skape presedens, og såleis kan bidra til ei gradvis forringing av området og utholing av verneforskrifta. Denne typen målingar er knytt til eit svært avgrensa tal aktørar, og vi ikkje skape presedens for andre.
- § 11 om at «*kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver*» er ikkje vurdert som relevant.
- § 12 *Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode*: Målingane vil ikkje kunne gjennomførast på ein effektiv måte utan bruk av motoriserte hjelpemiddel. Tiltaket vil ikkje setja varige spor, men gje litt støy i eit avgrensa tidsrom. Av omsyn til at «*ålmenta skal ha høve til uforstyrtra naturoppleving*» – jf. formålsparagrafen i verneforskrifta – bør ikkje motorisert transport utførast på helgedagar når det normalt er størst friluftslivsaktivitet. Dersom ein møter villrein i den planlagde kjøretraseen, er det viktig å stanse og vente til dyra har trekt unna, eller kjøre ein omveg i god avstand frå dyra, om mogleg.

Arkivsaksnr: 2015/7945-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 08.12.2015

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	13/2016	24.02.2016

Jotunheimen Nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2020 - Bruk av helikopter og snøscooter for bremålingar - Norges vassdrags- og energidirektorat

Forvaltar si innstilling

NVE får med heimel i verneforskrift og naturmangfaldlova dispensasjon for nødvendig motorferdsel i samband med bremålingar i Jotunheimen nasjonalpark, i tråd med søknad av 08.12.15. Løyve for bruk av snøscooter er heimla i verneforskrifta § 3 pkt. 6.3. s). Bruk av helikopter blir gjeve med heimel i naturmangfaldlovas § 48, jf. § 4 i verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark.

Dispensasjonen gjeld med følgjande vilkår:

1. Løyvet gjeld for perioden 2016-2020
2. Motorferdsla er knytt til transport av utstyr for målingar på desse breane: Storbreen (61°36'N, 8°8'Ø), Hellstugubreen (61°34'N, 8°26'Ø), Gråsubreen (61°39'N, 8°37'Ø). Breane blir besøkt 2-4 gonger i året, og løyvet gjeld to turar med snøscooter og ein tur med helikopter til desse områda pr. år.
3. SNO v/ Rigmor Solem skal ha melding om dato(ar) seinast dagen før transport. Mobil 959 65 158, eller e-post rigmor.solem@miljodir.no
4. Flyging nær vilt og beitedyr skal unngåast.
5. Bruk av helikopter og snøscooter skal så langt det er råd ikkje skje på helgedagar. Av omsyn til friluftslivet bør ein også halde avstand til eventuelle turfolk i områda.
6. Nasjonalparkforvaltninga ber om årleg tilbakemelding i form av e-post innan utgangen av året, som viser samla omfang av transporten.

Saksopplysningar

Saksdokument:

- Søknad ved e-post av 08.12.15 frå NVE v/ Liss Marie Andreassen

NVE gjer målingar på Storbreen og fleire andre brear i Jotunheimen og har hatt fleirårige løyve for bruk av snøskuter og helikopter i området. Det er tidlegare gjeve slik dispensasjon i høve til verneforskrifta (brev av 14.10.10 frå Fylkesmannen – ref. 2010/6000):

«Med hjemmel i naturmangfoldlovens § 48 gir Fylkesmannen NVE dispensasjon til motorisert transport slik det er søkt om i Jotunheimen nasjonalpark. Tillatelsen gjelder for bruk av snøscooter (1-2 turer pr år) og bruk av helikopter (1 tur pr. år) til Hellstugubreen og til Gråsubreen. Dispensasjonen gjelder fram til 31. desember 2015 og er gitt på vilkår.»

Kommunen har gjeve tilsvarande løyve i medhald av motorferdsellova til ut 2015.

Forskar Liss Marie Andreassen i NVE skriv følgjande i søknad om utviding av løyvet:

«Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) utfører målinger på tre breer og en isfonn i Jotunheimen: Storbreen (61°36'N, 8°8'Ø), Hellstugubreen (61°34'N, 8°26'Ø), Gråsubreen (61°39'N, 8°37'Ø) og Juvfonne (61°40' N, 8°21' Ø). Breene blir besøkt 2-4 ganger i året.

Undersøkelsene omfatter massebalanse, isbevegelse, endring i frontposisjon og overflatehøyde samt meteorologi.

Massebalansemålingene har vært utført siden 1949 (Storbreen), 1962 (Hellstugubreen og Gråsubreen) og 2010 (Juvfonne) og er av stor vitenskapelig verdi både nasjonal og internasjonalt. En rekke publikasjoner er laget på bakgrunn av de innsamlede dataene. Dataene rapporteres til internasjonale databaser i FN-systemet. Storbreen, Hellstugubreen og Gråsubreen er referanseserier til World Glacier Monitoring Service (www.wgms.ch) pga de lange seriene. Målingene på Juvfonne og de øvrige breene brukes til formidling i Klimapark 2469/Mimisbrunnir (mimisbrunnr.no).

I forbindelse med målingene har vi behov for å benytte snøskuter og helikopter til transport av målestaker og annet utstyr. NVE har tidligere søkt og fått tillatelse til begrenset bruk av snøskuter og helikopter for femårsperioder. Nåværende tillatelse utløper ved årsskiftet 2015. NVE søker med dette om å få forlenget tillatelsen for en ny femårsperiode (2016-2020). I denne perioden anslår vi at behovet for snøskuter vil være inntil 1-2 ganger per år og helikopter inntil en gang per år. I spesielle tilfeller kan hyppigere bruk bli nødvendig, men foreløpig foreligger det ingen planer om dette.»

Hellstugubreen, Gråsubreen og del av Storbreen ligg innan Jotunheimen nasjonalpark, medan Juvfonne ligg utanom vernegrensa.

Vurdering

Søknaden blir vurdert etter:

- Forskrift for Jotunheimen nasjonalpark, revidert 14.11.14
- Naturmangfoldlova – NML (kap. II om bærekraft og V områdevern)
- Forvaltningsplan for Jotunheimen og Utladalen (utkast 2008)

Forskrift – verneformål

§ 3, pkt. 6.1 set forbod mot motorferdsel og lågtflyging:

6.1 *Forbod mot motorferdsel*

Motorferdsel er forbode på land og vatn, medrekna start og landing med luftfartøy, og lågtflyging under 300 m over bakken.

Forvaltningsstyresmakta med heimel i § 3 pkt. 6.3. s) gi løyve til:

s) Bruk av snøskuter i samband med snømålingar.

Bruk av helikopter krev dispensasjon i medhald av den generelle dispensasjonsheimelen i § 4, som er erstatta av naturmangfaldlova § 48:

§ 48. (dispensasjon fra vernevedtak)

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.

I avveiningen mellom øvrige vesentlige samfunnsinteresser og hensynet til verneområdet skal det særlig legges vekt på verneområdets betydning for det samlede nettverket av verneområder og om et tilsvarende verneområde kan etableres eller utvikles et annet sted. Tiltakshaveren kan pålegges å bære rimelige kostnader ved ivaretagelsen, opprettelsen eller utviklingen av et slikt tilsvarende område.

Trenger et tiltak tillatelse både etter verneforskriften og etter annet lovverk, kan tiltakshaver velge å søke om tillatelse parallelt. Vedtak skal i slike tilfeller først fattes etter verneforskriften, dersom ikke annet følger av verneforskriften eller forvaltningsmyndighetens samtykke.

Søknad om dispensasjon etter første ledd skal inneholde nødvendig dokumentasjon om tiltakets virkning på verneverdiene. I dispensasjon etter første ledd skal begrunnelsen for vedtaket vise hvordan forvaltningsmyndigheten har vurdert virkningene som dispensasjonen kan få for verneverdiene, og hvilken vekt det er lagt på dette.»

Formålet med vern av 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 å ta vare på:

- *Eit høg fjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi*

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

Forvaltningsplanen

Formål med transporten er breforsking, og kap. 8.17. FORSKING OG UNDERVISING har ei generelt positiv haldning til tiltak som kan bidra til å auke kunnskapen:

«- - - Forsking er også viktig for verneområda for å auke kunnskapen om områda og kva for ein verdi dei har for samfunnet. Etter framlegg til verneforskrifter (§ 4 NP og i LVO) kan fylkesmannen gi løyve til vitenskaplege undersøkingar når dette ikkje strir mot formålet med vernet. - - - -

Forskning 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. - - -»

NVE sitt løyve for bruk av snøscooter og helikopter gjeld ut 2015, og er søkt fornya. Det er etablert gode rutinar for gjennomføring, og motorferdsla har avgrensa omfang. Målingane er ein del av mangeårige seriar som gjev verdfull kunnskap om breane og endringane av desse over tid. Dette opnar for at ein kan gje dispensasjon for bruk av både snøscooter (verneforskrifta i § 3 pkt. 6.3. s) og helikopter (nml § 48).

Vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

- *Kunnskapsgrunnlaget* (§ 8) når det gjeld naturmangfald og bruk av områda for planlagde målingar er ganske bra. Ferdsel i dette omfanget vil i liten grad påverke dyrelivet eller vera til sjenanse for friluftsliv. Påverknaden vil i hovudsak gjelde støy i eit avgrensa tidsrom.
- *Føre-var-prinsippet* (§ 9) tilseier at ein har ein streng praksis for motorferdsel i verneområde, men desse målingane er eit godt etablert tiltak med høg nytteverdi. Erfaring med tilsvarande aktivitet over fleire år viser at det er liten grunn for å frykte uføresette verknader som gjer det relevant å vise til nml § 9 i denne saka.
- Etter § 10 "*Økosystemtilnærming og samlet belastning*" skal eit vedtak vurderast i høve til samla påverknad/forstyrning, om eit løyve kan skape presedens, og såleis kan bidra til ei gradvis forringing av området og utholing av verneforskrifta. Denne typen målingar er knytt til eit svært avgrensa tal aktørar, og vi ikkje skape presedens for andre.
- § 11 om at "*kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver*" er ikkje relevant.
- § 12 *Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode*: Målingane vil ikkje kunne gjennomførast på ein effektiv måte utan bruk av motoriserte hjelpemiddel. Tiltaket vil ikkje setja varige spor, men gje litt støy i eit avgrensa tidsrom. Av omsyn til at "*ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving*" – jf. formålsparagrafen i verneforskrifta – bør ikkje motorisert transport utførast på helgedagar når det normalt er størst friluftslivsaktivitet.

Arkivsaksnr: 2016/108-1
Saksbehandlar: Kari Sveen
Dato: 06.01.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	14/2016	24.02.2016

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Delegeringsreglement

Forvaltar si innstilling

- Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen delegerer avgjerdsmakta for følgjande enkelsaker, som ikkje er i konflikt med verneverdiane, til Arbeidsutvalet:
 - Hastesaker som krev avgjerd før det er aktuelt å kalle inn heile styret og der forvaltningsplanen tilseier at løyve kan/bør gjevast
 - Irreversible tiltak som byggjetiltak og terrenginngrep vert i utgangspunktet ikkje delegert, men AU kan i hastesaker likevel kunne behandle mindre tiltak som t.d. fasadeending og mindre vesentlege tilpassingar på eksisterande bygg og anlegg.
- Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev nasjonalparkforvaltarane myndigheit til å treffe vedtak i følgjande saker av kurant karakter:
 - Saker etter dei spesifiserte dispensasjonsreglane om ferdsel og motorferdsel i verneforskriftene - med unntak av dei store, fleirårige samleløyva som framleis skal liggje under styret (gjeld DNT, private turisthytter og Gjendebåten). Delegeringa omfattar desse punkta i § 3 pkt. 6.3. i verneforskrift for Jotunheimen: a), b), d) e), f), i), k), q), r), s) og t) og desse punkta under § 3 pkt. 6.3. i verneforskrift for Utladalen: a), b), c), d), e), f), g), i), j), k), l), m), n), o) og p).
 - Saker etter verneforskriftenes andre spesifiserte dispensasjonsreglar og etter naturmangfaldlova § 48 der:
 - Det dreiar seg om fornying av dispensasjon gjeve av styret eller arbeidsutvalet, og føresetnadene er tilnærma uendra.
 - Det er etablert forvaltningspraksis frå tilsvarende saker behandla av styret/AU.
 - Forvaltningsplanen gjev eintydige føringar for utfallet.

Ved tvil skal forvaltar drøfte saka med styreleiar. Dette skal gå fram av saksutgreiinga dersom forvaltar fattar delegert vedtak i saka.

3. Alle vedtak fatta av Arbeidsutvalet og nasjonalparkforvaltarane på vegne av Nasjonalparkstyret skal vere i tråd med naturmangfoldlova, verneforskriftene og forvaltningsplan. Delegerede vedtak skal refererast for styret i komande møte.

Saksopplysningar

Dokument i saka:

- Verneforskrifter av 14.11.14 for Jotunheimen NP og Utladalen LVO
- Reviderte vedtekter 13.08.15 for Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen.
- Sak 4/2014 i møte 23.01.2014 – Delegering til AU
- Sak 11/2013 i møte 25.04.13 – Delegering til forvaltarane

Vedtekter for nasjonalpark-/verneområdestyre gjev heimel for delegering til arbeidsutval og sekretariat. Dei første vedtektene hadde rigide reglar knytt til heimel for vedtaka framfor innhaldet i saka når det gjaldt delegering, og etter høyring våren 2015 fastsette Miljødirektoratet nye vedtekter med meir fleksible rammer for delegering. Det er styret sjølv som avgjer i kva grad dei ønskjer å delegerer avgjerdsmynde til høvesvis arbeidsutval og sekretariat, innan rammene sett i pkt. 5 og 6.2:

5. OPPRETTELSE AV ARBEIDSUTVALG

Styret kan nedsette et arbeidsutvalg bestående av personer fra styret.

Styret kan gi arbeidsutvalget myndighet til å treffe vedtak etter naturmangfoldloven/verneforskriftene i enkeltsaker som ikke er av stor betydning for verneverdiene. Arbeidsutvalgets vedtak skal treffes innenfor rammen av prinsipper fastsatt av styret for de ulike saksområdene i tråd med naturmangfoldloven/verneforskriftene.

6.2 Styrets rolle i forhold til forvalter(ene)

Styret kan gi forvalter(e) myndighet til å treffe vedtak i saker av kurant karakter. Med kurant karakter menes følgende:

- *Saker etter verneforskriftenes spesifiserte dispensasjonsbestemmelser om ferdsel og motorferdsel.*
- *Saker etter verneforskriftenes øvrige spesifiserte dispensasjonsbestemmelser og etter naturmangfoldloven § 48 der:*
 - a) Det dreier seg om fornying av dispensasjon gitt av styret eller arbeidsutvalget, og forutsetningene er tilnærmet uendret.*
 - b) Det foreligger etablert forvaltningspraksis fra saker behandlet av styret/AU i tilsvarende sak.*
 - c) Forvaltningsplanen gir entydige føringer for utfallet.*

Ved tvil skal forvalter drøfte saken med styreleder. Dette skal komme frem av saksutredningen hvis forvalter treffer delegert vedtak i saken. Alle delegerede vedtak skal refereres for styret.

Med heimel i tidlegare vedtekter for nasjonalparkstyret og verneforskrifter av 05.12.1980 har gjeldande vedtak om delegering slik ordlyd:

a) Delegering til AU – sak 4/2014 i møte 23.01.2014

«Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen delegerer avgjerdsmakta for følgende sakstypar til AU:

- Dispensasjonssøknader der det klart går fram av forvaltningsplanen om løyve kan/bør gjevast
- Irreversible tiltak som f.eks. byggjetiltak og terrenginngrep vert i utgangspunktet ikkje delegert, men AU kan i hastesaker likevel kunne behandle mindre tiltak som t.d. fasadeendring og mindre bygningsmessige tilpassingar på eksisterande bygg og anlegg.
- Søknader om forlenging av dispensasjon frå verneforskriftene, når søkjar har fått løyve tidlegare.

Saker behandla i AU skal refererast for styret i komande møte.»

b) - til forvaltarane, sak 11/2013 i møte 25.04.13:

«Nasjonalparkstyre for Jotunheimen og Utladalen gir nasjonalparkforvaltarane myndigheit til å treffe vedtak i alle saker som gjeld søknad om løyve etter følgjande spesifiserte dispensasjonsreglar om ferdsel i verneforskriftene:

- Forskrift om Jotunheimen nasjonalpark datert 05.12.1980: § 3 pkt. 5.3.1, 5.3.2 og 5.3.3.
- Forskrift om Utladalen landskapsvernområde datert 05.12.1980:Punkt IV, 8:
«Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til motorferdsel for:
 - transport av materiale til hytter, buer og klopper o.l. og av brensel, proviant og utstyr til hyttene
 - utøving av landbruksdrift»

Myndigheita gjeld ikkje vedtak etter naturmangfaldlova § 48.

Vedtaka fatta av nasjonalparkforvaltarane skal vere i tråd med naturmangfaldlova, verneforskriftene og forvaltningsplan. Fram til ny forvaltningsplan er endeleg godkjend, er det naturleg å legge til grunn retningslinene som er gitt i utkastet til forvaltningsplan og etablert praksis.

Delegerte vedtak skal refererast for styret i komande møte.»

Etter revisjon av verneforskriftene ved kgl.res. av 14.11.2014 er det ikkje lenger samsvar mellom delegeringsvedtak og referanse til paragrafar i verneforskrifta, så det er behov for revisjon av formell karakter i høve til nye verneforskrifter. I tillegg har dei nye styrevedtektene utvida rammer for kva styret kan delegere, slik at det også er tenleg å sjå på innhald.

Vurdering

Delegering av myndigheit til Arbeidsutvalet i tråd med pkt. 5 i styrevedtektene vil gje raskare behandling av enklare saker og hastesaker som krev noko politisk skjønn og ikkje er av slik karakter at dei kan/bør delegerast til administrasjonen.

Delegering av myndigheit til nasjonalpark-/verneområdeforvaltar kan gje enklare og raskare behandling av rutineprega saker. Dette gjeld spesielt saker knytte til motorferdsel og annan ferdsel, der det regelmessig vert behandla enkeltløyve etter dei spesifiserte dispensasjonsreglane i verneforskriftene.

Punkt 6.2 om sekretariatet for nasjonalparkstyret inneber at forvaltarane kan gjevast myndigheit til å behandle alle typar søknader om ferdsel og motorferdsel etter dei spesifiserte dispensasjonsreglane i verneforskriftene. For Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde har det vorte meir spesifiserte dispensasjonsreglar i verneforskriftene etter revisjonen ved kgl. res. av 14.11.14.

Med bakgrunn i dette kan forvaltarane i prinsippet gjevast myndigheit til å behandle søknader om motorferdsel etter følgjande punkt i forskriftene (punkt med referanse til godkjend forvaltningsplan er merka med gult, og det er ikkje godkjend plan i medhald av ny forskrift, slik at vilkåra for delegering ikkje gjeld desse):

A) Forskrift om Jotunheimen nasjonalpark datert 14.11.14, § 3 Pkt. 6.3 –

Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til:

- a) *Øvingskøyring for formåla som er nemnde i pkt. 6.2 a).*
- b) *Motorferdsel på vinterføre, på veg eller med luftfartøy i samband med husdyrhald, vedhogst og utøving av bruksrett som gjeld fiskekultivering.*
- 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.*
- e) *Motorferdsel på Glitterheimsvegen for transport av brensel, proviant, varer og utstyr til Glitterheim turisthytte, samt transport av funksjonshemma.*
- f) *Bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, bruer, anlegg og innretningar.*
- g) **Drift av rutebåt på Gjende i samsvar med forvaltningsplan.**
- h) **Bruk av motorbåt på Gjende for drift av turisthytter, medrekna transport av personale, i samsvar med forvaltningsplan.**
- i) *Bruk av båt med motor på inntil 10 hk på Gjende for hytteeigarar ved Gjendebu og Leirungsåe.*
- j) **Bruk av motorbåt med hastigheit høgare enn 8 knop på Gjende, i samsvar med forvaltningsplan.**
- k) *Bruk av beltekøyrety på vinterføre for utføring av sikringstiltak, t.d. merking og kvisting av løyper.*
- l) *Bruk av traktor på traktorvegar for transport av varer og utstyr til drifta av turisthyttene Memurubu og Gjendebu.*
- m) **Transport 2 gonger i veka på vinterføre av gjester som ligg fast, til turisthyttene Memurubu, Gjendebu og Glitterheim i samsvar med forvaltningsplan.**
- n) **Oppkøyring av skiløype på Fanaråkbreen i samsvar med forvaltningsplan.**
- o) *Køyring på barmark med traktor eller beltekøyrety i samband med vedlikehald og reparasjon av kraftanlegg til Memurubu.*
- p) **Motorferdsel på vegen i Gravdalen i andre høve enn føremål som nemnt i pkt. 6.2 k), i samsvar med forvaltningsplan.**
- q) *Motorferdsel på vinterføre, på vegen i Gravdalen eller med luftfartøy i samband med tilsyn og vedlikehald av Tyin kraftverk.*
- r) *Naudsynt motorferdsel for tiltak i samband med forvaltning av artar etter pkt. 1.3 m) og 3.2 b).*
- s) *Bruk av snøskuter i samband med snømålingar.*
- t) *Bruk av traktor på traktorvegar i Memurubu og Gjendebu til transport av gjerdemateriell ved beitebruk.*

B) Forskrift om Utladalen landskapsvernområde datert 14.11.14, § 3 pkt. 6.3 –

Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til:

Bruk av båt med motor, beltekjøretøy på vinterføre, bil på Koldedalsvegen og Vettisvegen eller luftfartøy i samband med;

- a) Øvingskøyring som er nemnd under pkt. 6.2.a).*
- b) Husdyrhald.*
- c) Vedhogst.*
- d) Uttransport av felt elg, hjort og rein.*
- e) Fiske.*
- f) Transport av varer, brensel, proviant og utstyr inn til turisthytter, hytter og setrar.*
- g) Transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, anlegg og innretningar.*
- h) Transport av personale for drift av turisthytter, i samsvar med forvaltningsplan.***
- i) Skogsdrift som er godkjent i medhald av pkt 2.4.*
- j) Utføring av sikringstiltak, t.d. merking og kvisting av løyper.*
- k) Naudsynt motorferdsel for tiltak i samband med forvaltning av artar etter pkt. 1.3 o) og 3.2 b).*
- l) Motorferdsel på Gravidalsvegen og Vettisvegen i andre høve enn nemnt i pkt. 6.2 g) og h)*
- m) Motorferdsel på vinterføre, på vegane i Gravidalen og Koldedalen eller med luftfartøy, i samband med tilsyn og vedlikehald Tyin kraftverk.*
- n) Bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for tilsyn med 22 kV høgspenning (vest for Tyin).*
- o) Motorferdsel i samband med oppgradering/fornyng av kraftanlegg og kraftlinjer.*
- p) Bruk av snøskuter i samband med snømålingar.*

Det ligg ikkje til rette for delegering av punkta som krev avklaring i forvaltningsplan (merka med gult i opplistingane over), så lenge revidert plan ikkje er godkjend. Også dei større, fleirårige samleløyva er av slik omfang at dei bør leggjast til politisk behandling dei få gongene dei skal opp til revisjon (gjeld DNT, dei private turisthyttene og Gjendebåten).

Forvaltningsplanen skal setja rammer for korleis enkeltsaker skal handterast. Samla omfang av ferdsel må ikkje vere i strid med verneformålet, reglane i naturmangfaldlova og ein godkjend forvaltningsplan.

Forvaltningsplanen frå 1998 er ikkje oppdatert i høve til føringar som har kome til dei seinare åra (ny forskrift, overordna politikk). Den gamle planen frå 1998 vart teken opp til revisjon i samband med revisjon av verneforskriftene, men tilråding til ny plan frå 2008 etter avslutta høringsprosess er sendt tilbake for omarbeiding/revisjon da mange forhold hadde endra seg i åra som har gått til behandling. Ny revisjon er sett i gang.

Fram til ny forvaltningsplan er endeleg godkjend, er det naturleg å legge til grunn retningslinene som er gitt i utkastet til forvaltningsplan frå 2008 og ved etablert praksis.

Klagesaker

Ved klage skal forvaltningsorganet vurdere saka på nytt før den eventuelt blir sendt vidare til Miljødirektoratet for endeleg avgjerd. Prinsipielt kan den som har delegert myndigheit gjera denne vurderinga i tråd med det som er delegert. Det vil likevel ofte vera ein fordel å involvere Nasjonalparkstyret før ein sender saka frå seg. I saker som krev rask avgjerd kan AU vurdere saker med administrativt vedtak.

Konklusjon

Det blir tilrådd delegering av enkeltsaker til forvaltarane slik reviderte styrevedtekter og nye verneforskrifter opnar for, men dei større fleirårige løyva for motorferdsel skal framleis leggjast fram for styret. Samla omfang av ferdsel knytt til desse løyva utgjer storparten av motorferdsla i Jotunheimen, og det er nyttig å ha ein samla gjennomgang av desse i kvar styreperiode for å kunne vurdere endra behov som oppstår over tid, og å fange opp eventuelle uheldige effektar og justere innhaldet i løyva ved behov. Dette gjev samstundes styra god innsikt i næringsaktivitet og forholdet til verneverdiane.