

# Møteinnkalling

---

**Utvalg:** Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen  
**Møtested:** Telefon  
**Dato:** 21.06.2016  
**Tidspunkt:** 09:00

---

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

For oppkopling på telefon:

- Ring: 800 88 860
- Tast inn kode: 605747#

Mvh. Magnus Snøtun

## Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv- saksnr
ST 22/2016	Godkjenning av protokoll/innkalling		
ST 23/2016	Referatsaker		
RS	AU-møte 20.mai:Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2016 - Avslag på søknad om filming med drone i Hurrungane - Screen Story		2016/3406
RS	AU-møte 10.juni:Dispensasjon - Utladalen landskapsvernområde - Årleg transport av varer og avfall til Avdal gard - Stiftinga Avdal Gard		2016/3818
RS	Dispensasjon - Jotunheimen nasjonalpark - Transport av material og utstyr til Skagastølsbu i samband med vedlikehald - DNT Oslo og Omegn		2016/3212
RS	Dispensasjon - Jotunheimen nasjonalpark - Filming med drone til naturprogram - NRK v/ Geir Randby		2016/3640
RS	Avslag - Jotunheimen nasjonalpark - Søknad om tillatelse til droneflyging Galdhøpiggen - Leif Kåre Lysåker		2016/4009
ST 24/2016	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2016 - Salting av vegen frå nasjonalparkgrensa i Veodalen til Glitterheim - Glitterheim Turisthytte		2016/4187
ST 25/2016	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2016 - Utskifting av ein av rutebåtane på Gjende - Gjendebåten v/ Harald Rune Øvstedal		2016/4097
ST 26/2016	Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Prøvegraving for prosjektene rehabilitering av avløpsanlegg ved Glitterheim - DNT Oslo og Omegn		2016/4255
ST 27/2016	Eventuelt		

## **ST 23/2016 Referatsaker**

**AU-møte 20.mai:**

**Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2016 - Avslag på søknad om filming med drone i Hurrungane - Screen Story 2016/3406**

**AU-møte 10.juni:**

**Dispensasjon - Utladalen landskapsvernområde - Årleg transport av varer og avfall til Avdal gard - Stiftinga Avdal Gard 2016/3818**

**Dispensasjon - Jotunheimen nasjonalpark - Transport av material og utstyr til Skagastølsbu i samband med vedlikehald - DNT Oslo og Omegn 2016/3212**

**Dispensasjon - Jotunheimen nasjonalpark - Filming med drone til naturprogram - NRK v/ Geir Randby 2016/3640**

**Avslag - Jotunheimen nasjonalpark - Søknad om tillatelse til droneflyging Galdhøpiggen - Leif Kåre Lysåker 2016/4009**

Arkivsaksnr: 2016/4187-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 15.06.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	24/2016	21.06.2016

## **Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2016 - Salting av vegen frå nasjonalparkgrensa i Veodalen til Glitterheim - Glitterheim Turisthytte**

### **Forvaltar si innstilling**

Med heimel i naturmangfaldlovas § 48, jf. § 77, gjev Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen dispensasjon for salting av Veodalsvegen frå nasjonalparkgrensa til Glitterheim, i tråd med søknad av 15.06.16 frå Glitterheim v/ Knut Vole. Dispensasjonen gjeld i samband med større vedlikehaldsarbeid i 2016, og blir gjeve med følgjande vilkår:

1. Det skal nyttast kalsiumklorid som bindemiddel på grusvegen.
2. Påføring av kalsiumklorid skal avgrensast til vegbanen. For å hindre spreining ut over vegetasjonen på sidene av vegen bør det nyttast strøkkasse og ikkje spreiar.
3. Løyvet gjeld påføring av kalsiumklorid som eingongstiltak i juni 2016.
4. SNO v/ Rigmor Solem skal ha melding om dato seinast dagen før via e-post ([rigmor.solem@miljodir.no](mailto:rigmor.solem@miljodir.no)) eller melding til mobilnummer 959 65 158.

### **Saksopplysningar**

Saksdokument:

- Søknad om salting av vegen inn til Glitterheim ved e-post av 15.06.16
- Tilsvarande sak om salting av vegen inn til Rondvassbu sommaren 2015, der det på førehand vart innhenta uttale frå Miljødirektoratet.

Knut Vole, styrar på Glitterheim Turisthytte, har ved e-post 15.06.16 sendt følgjande søknad:

*«Vi har bygd opp igjen vegen etter flom i fjor, og vårløsning nå i år. Vi har kjørt på nytt toppdekke på store deler av vegen i Veodalen. Strekninga Larsbue – Nasjonalparkgrensa i Veodalen blir salta i slutten av neste veke (veke 25). Det samme gjeld vegen til Lom Fjellstyre fra Mo sætra ved Tesse til krysset Tessvegen/Veodalsvegen. I denne forbindelse ønsker vi også å salte strekninga nasjonalparkgrensa – Glitterheim. Og søker med dette om å få salte vegen i nasjonalparken. Dette blir gjort i år pga at vi har kjørt på mye masse, og resten av strekninga skal saltas også. For gående og syklende i nasjonalparken er det en stor fordel å sleppe støvskyene som blir ved transport etter vegen. Det er også eit sikkerheitsmoment når det gjeld sykling på grusveg. Ein fast veg er mykje sikrere enn laus grus. Håper på en velvillig behandling av søknaden.»*

Tilsvarande søknad for vegen inn til Rondvassbu vart behandla av Rondane-Dovre nasjonalparkstyre i 2015, der det vart gjeve løyve med følgjande vilkår:

- *Det skal kun brukes kalsiumklorid som bindemiddel i veien.*
- *Påføring av kalsiumklorid skal skje ved bruk av strøkasse og ikke spreder.*
- *Tillatelsen gjelder for 1 omgang med påføring av kalsiumklorid i 2015.*
- *Påføring av kalsiumklorid skal skje når det er mest gunstige i forhold til andre brukere av veien.*
- *Før påføring skjer skal Statens naturoppsyn Rondane v/ Finn Bjormyr (tlf: 481 136 74) ha beskjed om når salting av veien skal skje.*

I samband med behandlinga i Rondane-Dovre nasjonalparkstyre vart det innhenta ein førehandsuttale frå Miljødirektoratet, som konkluderte med at innverknad på naturmiljøet var relativt liten om ein avgrensa det til å gjelde berre ved større vedlikehaldsarbeid, og ikkje innførte dette som del av ordinær drift og vedlikehald. Det måtte vidare vurderast om det var særleg sårbare lokalitetar som måtte skjermast.

## **Vurdering**

Søknaden blir vurdert etter:

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

Verneforskrifta § 3 pkt. 1.2 c) opnar for

c) Vedlikehald av eksisterande vegar i samsvar med forvaltningsplan.

Bruk av salt er ikkje heimla i verneforskrifta, og krev vurdering etter den generelle dispensasjonsheimelen, som er erstatta av naturmangfaldlova § 48.

Naturmangfoldlova § 48 gjev strenge føringar for når dispensasjon kan vurderast:

*«Forvaltningsmyndigheten kan gjøre unntak fra et vernevedtak dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene*

*nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig.»*

Nasjonalparkstyret kan vurdere å gje dispensasjon etter § 48 første ledd for tiltak eller aktivitet som ikkje «*strider mot vernevedtakets formål og ikkje kan påvirke verneverdiene nevneverdig*». Begge vilkår må vera oppfylt. Det at vilkåra er oppfylt gjev ikkje noko krav på dispensasjon. Dette er ein «kan-paragraf», og det må gjennomførast ei konkret og skjønnsmessig vurdering av om fordelane er klart større enn ulempene. Mellom anna vil omfang, miljøverknad og nytteverdi av tiltaket ha betydning.

Salting ved bruk av kalsiumklorid har den effekten at den stabiliserer lausmassane og hindrar støvplager og utvasking av lausmasser ved kraftig nedbør/snøsmelting. Vegen blir dermed meir haldbar og robust overfor ymse påverknader.

Behovet for vegvedlikehald kan kanskje bli noko redusert.

I HMS-datablad for kalsiumklorid står følgjande om påverknad på miljøet:

- *Ikke klassert som miljøfarlig stoff.*
- *Ingen negative miljøeffekter forventes dersom produktet håndteres på riktig måte.*

Sjølv om saltet ikkje er klassifisert som miljøskadeleg, kan høg konsentrasjon av salt påverke naturmiljøet. For store konsentrasjonar av salt vil vere skadeleg på plante- og dyrelivet, men tålegrensene vil variere. I kalkrike område vil effekten av å tilføre salt vera mindre enn i kalkfattige. Vegdirektoratet er dei som har arbeidd mest med effektar av tilførsel av salt på miljøet. Rapportar som er utarbeida der viser at vegetasjonen langs vegane har sviskader, avhengig av omfanget av saltinga. Det har vore særleg fokus på avrenning til ferskvatn kor salt vert samla opp frå eit større område. Det er verdt å merke seg at den eingongssaltinga som det er søkt om her, i samband med eit større vedlikehaldsarbeid, ikkje kan samanliknast med saltmengder og avrenning som kjem frå vegsalting på vinterføre. På vinterføre vil både total mengde tilført salt og omfang av avrenning til vassdrag vera på eit heilt anna nivå enn når salt blir tilført lausmassane som bindemiddel i samband med sommarvedlikehald.

I samband med behandling av søknad om salting av vegen til Rondvassbu vart det innhenta uttale frå Miljødirektoratet sin seksjon for lokal forureining. I korte trekk viste direktoratet til at det ikkje er registrert vesentlege miljømessig negative konsekvensar for naturgrunnlaget ved forsiktig bruk av kalsiumklorid som bindemiddel på grusveg. Men dei påpeikar samtidig at dette og vil vera avhengig av bl.a. saltmengde og andre faktorar som kan spela inn lokalt. Direktoratet uttrykkjer at dei er prinsipielt imot at det blir tilført slike midlar innan nasjonalparkane, og oppfordrar til varsam bruk dersom salt likevel skal bli brukt. Dei viser særleg til at ein bør unngå bruk av salt på korte vegstrekningar nær små og sårbare resipientar langs vegen.

Kunnskapsgrunnlaget i området er godt, jf. naturmangfaldlova (nml) § 8. Det er forholdsvis rik fjellvegetasjon langs vegen, med innslag av artar som fjellveronika, høg fjellskarse, isssoleie, trefingerurt, svartaks, jøkelstarr, m.fl. (observasjonar i Artsdatabanken, 2012). Dette er vegetasjon som ein finn over store delar av området

elles, og ein kan ikkje sjå at påverknad av salting i eit avgrensa omfang vil ha nokon effekt på plantelivet generelt.

Langs Veodalsvegen er det ikkje spesielt sårbare lokalitetar som smådammar el.l. Avrenning vil gå mot eit større vassdrag, og avrenninga vil truleg ikkje gje vesentleg endra saltkonsentrasjonar pga uttynningseffekten. Den saltmengda som er aktuell å bruke i samband med ei enkelt påføring knytt til eit hovudvedlikehald av grusvegen vil endre saltnivået svært lite samanlikna med grenseverdiane som er påvist ved salting på vinterføre i låglandet. Nasjonalparkforvaltar vurderer at bruken av salt for eingongsvedlikehald sommaren 2016 ikkje vil påverke vassdraget.

Tiltaket er ikkje del av vanleg vedlikehald, men er knytt til ei hovudoppgradering av vegen etter flaumskader. Ein reknar derfor samla belastning av området som akseptabel (§ 10 i naturmangfaldlova). Ein kan kanskje få lokale effektar på vegetasjonen heilt inntil vegen, men dersom ein nyttar miljøforsvarlege teknikkar (nml §§ 11-12) med bruk av strøkkasse i staden for spreiar ved påføring av kalsiumklorid, vil ein sikre at saltet blir lagt i sjølve vegbanen og ikkje blir spreidd i terrenget på sidene

Det blir ikkje gjeve løyve til vegsalting som del av ordinært vedlikehald av vegane i nasjonalparken. Nasjonalparkforvaltar meiner at påføring av vegsalt bør knytast til tilfelle der det blir gjort større vedlikehaldsarbeid med tilføring av grus for å ruste opp vegdekket. Det er vegetasjon langs vegen, og føre-var-prinsippet (nml § 9) tilseier at det i eit verneområde er nødvendig å avgrense tilførsel av framande stoff til eit minimum for å unngå skader. Det er fleire undersøkingar som viser til dels alvorlege skadar på naturmangfaldet som følgje av vegsalting vinterstid, når salt er tilført i større mengder. Det blir derfor sett vilkår om å påføre saltet på ein slik måte at det blir halde i sjølve vegbanen, og ikkje blir spreidd utover på sidene av vegen

## **Konklusjon**

I samband med det større vedlikehaldsarbeidet i 2016 kan det gjevast løyve til tilføring av kalsiumklorid på vegen mellom bommen ved nasjonalparkgrensa og Glitterheim. Tiltaket vil føre til at støvplagene vil bli mindre i tørre periodar langs ein av de mykje nytta fottur- og sykkelrutene i Jotunheimen. Tiltaket har nytteverdi ved at støvplagen blir redusert for gåande/syklende, og ved at behovet for vedlikehald kan bli redusert. Tiltaket har avgrensa omfang ved ei enkelt påføring, og vil ikkje påverke verneverdiane i området nemneverdig. Med forsiktig bruk av salt blir det vurdert slik at tiltaket ikkje vil vera i strid med formålet med vernet. Det er ikkje andre vegar i verneområdet med behov for tilsvarande behandling, slik at faren for presedensverknad er liten.

Arkivsaksnr: 2016/4097-3

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 13.06.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	25/2016	21.06.2016

## Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2016 - Utskifting av ein av rutebåtane på Gjende - Gjendebåten v/ Harald Rune Øvstedal

### Forvaltar si innstilling

Nasjonalparkstyret godkjenner utskifting av den eldste rutebåten på Gjende til ny båt av katamarantype, med maksfart 19,9 knop. For rutebåttrafikken innan nasjonalparken, viser ein til vedtaket i sak 43/2015, som og vil vera gjeldande for den nye båten.

Nasjonalparkstyret vil be om eit evalueringsmøte når den nye båten har vore i drift ein sesong.

### Saksopplysningar

Sakspapir:

- Søknad vedlagt teikningar, ved e-post 05.06.2016

Harald Rune Øvstedal søker om godkjenning for innkjøp av ny båt på Gjende.

I søknaden står m.a.:

*«Dere har tidligere blitt gjort kjent med mine tanker om ny båt på Gjende, det har vært mye fram og tilbake. Beholde den gamle å kjøre med 3 eller fortsette med 2 osv, det har også vært vurdert forskjellig framdrift, elektrisk, diesel og lignende. utfordringer med varetransporten på en evnt ny båt.....*

*Vi har nå kommet til at vi selger "Gjende" fra 1982 og kjøper en ny båt som blir satt i drift i sesongen 2017. Dette blir en katamaran på 6x21,3 m, med en fart på 19.9 knop. Båten blir bygget med universiell utforming, dvs godt tilpasset rullestol brukere både*



med inngang og toalett. Det vil bli totalt 2 toalett om bord, dette vil lette trykket på dobesøk på land, noe som er positivt for området. Alt blir selvsagt bygd etter dagens standard med det beste innen miljø/utslipp.

Framdriften blir diesel, elektrisk har vi vurdert men det vil ikke få til å virke i tilfredsstillende grad dessverre. Hybridløsning kunne vi fått til, men det medfører en ekstrakostnad på ca. 15 mill og ingen støtte. Det gis støtte kun til ren elektrisk framdrift, ikke hybrid. Varetransporten blir i varetatt på den nye båten, da det vil bli montert kran for dette på fordekk. - - -»

Nasjonalparkstyret har vore orientert om planane for utskifting tidlegare, og i møte på Gjendesheim 22.06.15 var Gjendebåtene AS v/ Harald Rune Øvstedal invitert til å orientere om drifta av båtselskapet. Følgjande vart referert frå orienteringsmøtet:

«Trafikken har auka sterkt, og verken utstyr eller rammene for dispensasjonen står i samsvar med utfordringane dei møter i dagens situasjon. Når det gjeld ruta til Gjendebu, er det ei grei ordning med to turar dagleg, men ein ønskjer fleksibilitet i å kunne kjøre større grupper som ein veit om etter kvart, i staden for å la alle stå og vente til etter at første båt etter ruta er fylt opp. Kunne gjerne hatt ei prøveordning med rapportering på dette, slik at nasjonalparkstyret får sjå korleis det vil fungere i praksis.

Elektrisk båt kan vera eit interessant konsept, men høge kostnader og noko usikkerheit med drifta gjer at det kanskje vil bli ein meir moderne diesalbåt i staden. Ein ny båt vil ikkje verta særleg større, men få auka kapasitet via høgare fart, frå 9 til 19 knop. El-båt vil vera avhengig av økonomiske rammevilkår for ei slik utprøving. Tilfredsstillande kapasitet på elektrisitet vil krevje ei investering på om lag 0,5 mill. kr.»

I same møtet fekk Gjendebåtene AS fornya løyve for drift av rutebåt (sak 43/2015):  
**«Vedtak**

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

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

Med heimel i gjeldande verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark § 3 pkt. 6.3. g) får Gjendebåtene AS v/ Harald Rune Øvstedal løyve til drift av rutebåt for den delen av Gjende som ligg innan nasjonalparken på følgjande vilkår:

1. Gjendebåtene AS kan drive rutebåttrafikk på Gjende i tråd med etablert praksis. Når revidert forvaltningsplan ligg føre vil det vera grunnlag for ein revisjon av løyvet. Løyvet kan elles takast opp til revisjon når utviklinga eller omsynet til andre brukarinteresser tilseier det.
2. Det kan kjørast 2 daglege turar til og frå Gjendebu. I dei periodane av sesongen det vert kjørt to turar, skal det vera ein tur om morgonen og ein på ettermiddagen. Det kan likevel om nødvendig kjørast ekstraturar for å få med alle som står på brygga og ventar på båttransport i tråd med ruteplanen. Som ei prøveordning for to år kan større grupper som har bestilt, transporterast inn og ut på dagtid når det høver partane, mot rapportering ved sesongslutt.
3. Med ein "tur", slik dette er brukt i førre punktet, er det meint transport med ein av dei to båtane som for tida er i drift på Gjende, det vil si Gjende III eller "Gjendine". Utskifting av ein eller begge båtane kan berre skje etter godkjenning av forvaltningsstyremakta – jf. forslag til forvaltningsplan kap. 8.4.
4. Når det gjeld ruta på strekninga Gjendesheim - Memurubu, vil det ikkje vera andre avgrensingar enn at transporten skal skje i samsvar med oppsett ruteplan, men ruteplanen skal leggjast opp slik at kjøringa kan avsluttast innan kl. 20:00.

Passasjerar som har møtt opp på brygga i samsvar med ruteplanen skal ha tilgang på transport gjennom nødvendige ekstraturar knytt til det faste ruteopplegget. Ved stor trafikk, kan første avgang forserast for å redusere ventetida, slik at første båt kan dra så snart den er fylt opp.

5. Det ikkje høve til å setja opp ekstraturar som blir bestilt "frå brygga". Ekstraturane må vera bestilt på førehand. Desse går av kvoten for ekstraturar etter § 48.
6. Det er ein føresetnad at Gjendebåtene bidrar med det som er avtala til drift av fellesopplegg for renovasjon og toalettløysingar i tilknytning til stoppestadane for rutebåten, i samsvar med planar frå Vågå og Lom kommunar.
7. Det er ein føresetnad at Gjendebåtene legg opp eit driftsmønster for rutebåtene med tilhøyrande anlegg som tek omsyn til at verksemda føregår innan nasjonalparken. Dersom det kan dokumenterast eller sannsynleggjerast verknader av rutebåtdrifta ut over det som i dag er kjent, og som er i strid med formålet med nasjonalparken, kan nasjonalparkforvaltninga pålegge Gjendebåtene AS endringar i driftsopplegget eller gjennomføring av avbøtande tiltak.
8. Transporten skal i størst mogleg grad følgje ei lei som går midtstrøms på innsjøen, for å dempe effekten av bølgeslag mot land mest mogleg, og gje litt avstand mot dei som går langs vatnet.

Det blir med heimel i naturmangfaldlovas § 48 gjeve løyve til

- å setja opp inntil 10 ekstraturar til Gjendebu etter behov i løpet av sommaren. Kvar tur må varslast til nasjonalparkforvaltar og fjelloppsyn/SNO via e-post eller SMS i forkant av transporten.
- Det er ikkje høve til bestilling av ekstrabåt frå brygga (taxibåtverksemd).

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

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

## Vurdering

Søknaden blir vurdert etter:

- Verneforskrift for Jotunheimen, 14.11.14
- Forvaltningsplan, utkast 2008
- Naturmangfaldlova

Rapportar frå Gjendebåtene AS viser desse trafikkdata for perioden 2006-2015:

Antall solgte billetter siden 2005										
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
juni		1965	2111	2551	2501	1948	2342	2118	2476	2930
juli		13288	16839	14113	17428	12963	13709	17730	19731	19283
august		13197	11191	12718	11877	11350	11548	12856	12192	18032
september		3122	3594	3853	3833	3289	3572	3631	5210	5500
oktober		755	83	145	241	0				
<b>Sum</b>	<b>36238</b>	<b>32327</b>	<b>33818</b>	<b>33380</b>	<b>35880</b>	<b>29550</b>	<b>31171</b>	<b>36335</b>	<b>39609</b>	<b>45745</b>
Fakturert					3600	4373	5157	5598	5376	7278
<b>Totalt passasjertal</b>					<b>39480</b>	<b>33932</b>	<b>36328</b>	<b>41933</b>	<b>44985</b>	<b>53023</b>

Trafikkutviklinga viser at det er behov for å auke kapasiteten dersom alle skal få bli med båten dei travlaste dagane. Mannskapet treng også pause mellom morgonrute og ettermiddagsrute, og dette kan vera problem på dagar med mange ekstraturar nå. Ein vurderer det ikkje som relevant å drøfte avgrensing av samla passasjertal, da Gjendebåten og Besseggen er blant dei viktigaste trekkplastera for turisttrafikken, og med svært store positive ringverknader for reiselivet og for næringslivet elles i området.

Med best mogleg miljøteknologi har båtdrifta liten innverknad på vernet, sett i forhold til det store potensialet for verdiskaping knytt til verksemda. Det er positivt med betre tilrettelegging for funksjonshemma, og at båten er utrusta for varetransport til bedriftene inne i nasjonalparken. Auka toalettkapasitet er også ein fordel med eit stadig aukande tal gjester i dette området – jf passasjerstatistikken for siste tiåret.

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

Spørsmålet om elektrisk båt drift var interessant å få vurdert, men ein har forståing for at dette ikkje let seg gjennomføre pga praktiske hindringar for heilelektrisk drift og høg kostnad utan tilskott ved bruk av hybridløysing. Ein nyare båt med beste miljøteknologi kan bidra til å oppfylle føringar i verneforskrift og forvaltningsplan om minst mogleg støy og utslepp. Både den gamle forvaltningsplanen frå 1998 og utkast til forvaltningsplan frå 2008 har eit prinsipp om maksimalt to båtar, men sidan båtene ikkje ligg i opplag innan nasjonalparkgrensa kan det diskuterast om det har noko å seie om det blir kjørt med to eller tre båtar så lenge hovudføringane med sonedeling mellom austre og vestre del av Gjende og tiltak for å redusere støy og påverknad på andre brukarinteresser bli fylgd opp. Det synest meir rasjonelt å kjøre to båtar med auka kapasitet enn å utvide til tre båtar. Kapasitetsauken er her tenkt løyst ved ein raskare båt enn den gamle som skal skiftast ut. Det er usikkert om auka fart kan gje høgare bølger med påfølgande erosjon langs stranda.

Båttrafikk genererer både bølger og noko støy. Bølgjene frå båten vil variere med utforming av skrog, tyngde og fart. Også avstand til land og utforming av sjøbotn inn mot land vil påverke vaskeeffekten av bølgjene. Det er vanskeleg å setje konkrete vilkår for å førebygge utvasking langs land utan å teste det ut. Effekten av støy er også avhengig av terrenget, men ein opplever ikkje dei støysvake båtene som blir nytta på Gjende som noko problem. Når det gjeld eventuell bølgeslagerosjon, er det viktig at ein etter ein prøveperiode har ei evaluering etter at båten er sett i drift for å finne best mogleg driftsløysing. Dette vil skje i nært samarbeid med båteigar, som har best føresetnader for å kunne vurdere praktiske løysingar. Aktuelle vilkår kan vera minimumsavstand til land og reduksjon av fart på delar av strekninga, men det ligg allereie i dag føringar om å halde kurs mest mogleg midtstrøms (pkt. 8 i løyvet).

Reduksjon av fart vil berre vera aktuelt på mindre delar av strekninga, da båt med høgare fart er det elementet som nå vil løyse registrert behov for kapasitetsauke. Ein ser heller ikkje spesielt stor effekt av dempa fart anna enn på den grunnare delen nær osen der det kan vera eit poeng å prøve å unngå av bølgiene bryt kraftig mot botnen.

I og med at det i verneforskrifta er vist til forvaltningsplanen, vil det vera naturleg å drøfte ulike sider ved båtdrifta gjennom pågåande revisjon av forvaltningsplanen. Gjendebåten starta allereie i 1906, og både verneforskrift og forvaltningsplan legg til grunn at denne verksemda skal finnast innan nasjonalparken. Det er derfor ikkje naturleg å ha tidsavgrensa løyve, men heller ha rom for å ta opp detaljar i løyvet gjennom revisjonar knytt til revisjon av forvaltningsplanen og elles når partane ser det nødvendig av omsyn til utvikling eller av omsyn til andre brukarinteresser.

Vurdering av rutebåttrafikken i høve til naturmangfaldlova §§ 8-12, er den same som i sak 4/2013 og 43/2015:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget:

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

§ 9 Førre-var prinsippet:

Støy: Den omsøkte motorferdsla gjev litt støy over eit kort tidsrom, men ein kan ikkje sjå at støyen representerer spesiell belastning på naturmiljø eller i høve til friluftslivet. Dei nye båtane har svært støysvake motorar, og dei fleste fotturistane følgjer ruta over Besseggen, som ligg såpass høgt at ein neppe vil høyre motorduren i det heile. Erosjon: Større og raskare båtar kan bidra til auka bølgeslagerosjon ut over det ein naturleg må rekne med som følgje av vind, nedbør/avrenning og istilhøve, og ein bør ut ifrå førre-var-prinsippet etablere eit kjøremønster som dempar effekten av bølgiene som slår mot land.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning:

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

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar:

Spørsmålet vert vurdert ikkje relevant.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode:

- God planlegging er med og reduserer det samla transportbehovet.

- Ved å følgje ein kurs som går mest mogleg midt etter Gjende vil verknaden overfor andre brukarinteresser vera minst mogleg. Spørsmålet om ny båt med høgare fart har merkbar innverknad på bølgeeerosjon, bør følgjast opp med ei evaluering etter første driftssesong.

Arkivsaksnr: 2016/4255-2

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 20.06.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	26/2016	21.06.2016

## Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Prøvegraving for prosjektere rehabilitering av avløpsanlegg ved Glitterheim - DNT Oslo og Omegn

### Forvaltar si innstilling

Med heimel i verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark §3 pkt. 1.3 b), får DNT Oslo og Omegn dispensasjon til å grave 3-5 hol ved Glitterheim på 2-2,5 meter djupne for å ta prøver til prosjektering av nytt avløpsanlegg. Hola skal tilbakefyllast og dekkast til att på best mogleg måte.

For den vidare prosessen er det viktig at det vert planlagt eit så kompakt anlegg som mogleg for å minimere terrenginngrepet.

### Saksopplysningar

#### *Dokument i saka*

- Søknad av 17.06.2016, frå DNT Oslo og Omegn v/ Anders Gjermo.

#### *Søknaden skal handsamast etter*

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

#### *Bakgrunn for søknaden*

I 2016 kom tilsynsrapport om avløpsanlegget til Glitterheim som vart utført av Asplan Viak på oppdrag av Lom kommune som er forureiningsmyndigheit og som har gjeve utslippsløyve til anlegget. Rapporten konkluderer at anlegget må utbetrast. DNT Oslo og Omegn har engasjert konsulent for å prosjektere nytt anlegg som eit

forprosjekt. For å prosjektere anlegget må lausmassane undersøkast nærare for å vurdere kor eigna massane er for infiltrasjon.

Frå søknad:

«Robertsen (konsulenten) ser for seg i grove trekk to mulige løsnings.

*Den ene er et kjemisk renseanlegg, eventuelt i kombinasjon med et biologisk anlegg. Dette kan graves ned i grunnen i nærområdet rett nedenfor turisthytta i det samme området der slamavskillere er gravd ned fra før. Et rent kjemisk anlegg vil felle ut fosforet men har liten effekt på bakterier og virus. Etterpolering i et biologisk filter eller i egnete masser i grunnen kan redusere bakterie- og virusmengden. Forsor har størst konsekvenser for naturmiljøet, mens bakterier og virus er mer et helseanliggende for folk. Det er relativt store vannmengder som vil motta utslippet, så uttynningseffekten er stor.*

*Den andre løsningen kan være et infiltrasjonsanlegg i morenemasser. Dette vil rense både for fosfor, bakterier og virus, men vil forutsette at et område på opp mot 1 dekar graves opp til infiltrasjonsgrøfter. Nærmeste egnede område ligger trolig ca. 600 meter rett øst for turisthytta, se orange farget område på figur 2 i vedlagt tilstandsrapport. Det må også graves tilførselsgrøft for avløpsvann fram til infiltrasjonsområdet. Dersom dette er aktuelt vil vegetasjonen i området bli tatt vare på under etableringen og satt på plass over området etterpå, men det vil bli et synlig sår som det tar noe tid å lege.*

*For å kunne vurdere de ulike mulighetene trenger vi å prøvegrave noe både i det potensielle infiltrasjonsområde, alternativt i nærområdet nedenfor turisthytta. Det vil dreie seg om total 3-5 hull i 2-2,5 meters dybde. Hullene blir naturligvis fylt tilbake før gravemaskinen forlater Glitterheim. Dete hele varer et par timer.*

*Vi søker derfor om tillatelse til å gjøre nødvendige undersøkelser for å planlegge pålagt oppgradering av avløpet ved Glitterheim.»*

*Heimel*

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

Etter verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark er det forbod mot «...graving, utfylling og lagring av masse, sprenging og boring...» (§3, pkt.1.1).

Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til «Oppføring av nye bygningar og innretningar som er naudsynte for drifta av turisthytter i nasjonalparken i samsvar med forvaltningsplan» (§3, 1.3b). Då dette er eit eksisterande avløpsanlegg som nå må byggast nytt etter gjeldande krav om utslepp, vert prøvegravinga her definert som del av tiltaket då resultatet av dette skal gje grunnlag for å gje best mogleg løysing for avløpsanlegget.

## **Vurdering**

Glitterheim turisthytte vart opna i 1901 og hadde blant anna ei større utviding i 1969. Det er i dag 137 sengeplasser i hytta. Hytta er eigd av DNT Oslo og Omegn og ligg på om lag 1400 m.o.h. i Veodalen aust i Jotunheimen.

Dagens utslippsløyve er frå 1974 og i 1997 påpeika Fylkesmannen at dagens anlegg ikkje stetta krava i gjeldande utslippsløyve. Sidan den gong har det blitt gjort omfattande undersøking og kartlegging av grunnforholda ved hytta. Nå må avløpsanlegget rehabiliterast og nytt anlegg skal byggast etter gjeldande krav til utslipp. Kommunen er forureiningsmyndigheit og set utslippskrav. DNT har sett i gang eit forprosjekt for å finne best mogleg løysing som både tek omsyn til utslipp, drift og at anlegget ligg i eit verneområde. Prøvegraving er ein del av dette forprosjektet. Basert på desse undersøkingane vil tiltakshavar søkje kommunen om eit rammeløyve med val av teknisk løysing. Detaljprosjektering av anlegg vil skje etter at tiltakshavar har fått rammeløyve.

Kommunen vil som forureiningsmyndigheit følgje opp at anlegget stettar tekniske krav til utslipp. For verneområdemyndigheitene er det i tillegg viktig at terrenginngrep vert halde på eit minimum, men også at den tekniske løysinga gjev eit driftsmessig varig anlegg som krev minimalt med oppfølging/vedlikehald. På den måten kan vegetasjonen i sette seg att og effekten på landskapet bli minimert.

Eit kjemisk reinseanlegg er eit kompakt anlegg som krev lite areal. Det er positivt. Etterpolering av i grunnen for å redusere bakterie- og virusmengda vil krevje noko areal, men mindre enn eit reint biologisk infiltrasjonsanlegg.

Langs vegen inn til Glitterheim og ved Glitterheim er det registrert vanlege høgfjellsplanter. Det er ikkje kjennskap til særleg sårbare planteartar ved gravepunkta (§8 i nml.). Dersom det blir aktuelt å bygge eit stort infiltreringsanlegg, må området undersøkast nærare. Massane skal leggjast tilbake etter at det er henta masseprøvar (§9 i nml.). Dette er eit einskildtiltak ved eksisterande bygningsmasse og det har relativt liten påverknad på sumeffekten av tekniske tiltak i området. Det er viktig at ein får teke naudsynte prøvar nå i ein fase så ein slepp ny graving (§10 i nml.). §§11 og 12 i naturmangfaldslova er vurdert som lite relevante i denne sake.