

Møteinnkalling

Utvalg: **Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen**
Møtested: Vang kommunehus, Vang
Dato: 27.11.2017
Tidspunkt: 10:00

Viser til førebels møteinnkalling ved e-post av 15.11.2017 frå Magnus Snøtun.

Eventuelt forfall må meldast snarast på tlf. 948 80 564 (Kari) eller 947 89 126 (Magnus), eventuelt på e-post.

Aud Hove og Iselin Jonassen har svara på førebels innkalling med varsel om forfall, og vararepresentantane Andressen og Blankenborg er innkalla.

Andre vararepresentantar møter etter nærare beskjed.

Det er kaffi/te ved møtestart, og møtet blir avslutta med felles lunsj.

Vel møtt!

Med helsing

Kari Sveen
Nasjonalparkforvaltar

Saksliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv-saksnr
ST	Godkjenning av protokoll/innkalling		
ST	Referatsaker		
RS	Gjendebåten - Passasjerstatistikk 2017		2015/3107
RS	Budsjett for drift Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen og sekretariat		2017/7169
ST	Delegerte vedtak		
	Delegert vedtak - Dispensasjon - Utladalen landskapsvernområde - Droneflyging i Utladalen - Visit Sognefjord		2017/5946
	Delegert vedtak - Dispensasjon – Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde – Dronefilming på Galdhøpiggen, Vettisfossen og Utladalen – Tilt Norge AS		2017/5406
	Delegert vedtak - Dispensasjon – Jotunheimen nasjonalpark – Filming med drone i Jotunheimen – Mountains of Norway AS		2017/5323
ST	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2018-2021 - Memurubu Turisthytte		2017/3788
ST	Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2018-2023 - Tinderittet - IL Fanaråk		2017/7037
ST	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2018 - Snødekt mark - Sledehundløp og bruk av skuter til oppkjøring av eksisterende løyper - Jotunheimen Hundekjørarlag v/ Helge Holshagen		2017/5165
ST	Sak - Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde - 2018 - Xrid 2018 - Xrid Norway AS		2017/6733
ST	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2018 - 2020 - Kjøring etter Glitterheimvegen i samband med bremålinger - Norges vassdrags- og energidirektorat		2015/7945
ST	Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Tiltaksmidler og bestillingsdialog med Statens naturoppsyn - 2018		2017/6959
ST	Eventuelt		

ST 52/2017 Referatsaker

Gjendebåten - Passasjerstatistikk 2017

2015/3107

**Budsjett for drift Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen
og sekretariat**

2017/7169

ST 53/2017 Delegerede vedtak

9/2017 Delegeret vedtak - Dispensasjon - Utladalen landskapsvernområde - Droneflyging i Utladalen - Visit Sognefjord	2017/5946
10/2017 Delegeret vedtak - Dispensasjon – Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde – Dronefilming på Galdhøpiggen, Vettisfossen og Utladalen – Tilt Norge AS	2017/5406
11/2017 Delegeret vedtak - Dispensasjon – Jotunheimen nasjonalpark – Filming med drone i Jotunheimen – Mountains of Norway AS	2017/5323

Arkivsaksnummer:	2017/3788-5	Saksbehandlar:	Kari Sveen	Dato:	14.11.2017
------------------	-------------	----------------	------------	-------	------------

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	54/2017	27.11.2017

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2017-2020 - Memurubu Turisthytte

Innstilling frå forvaltar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev med heimel i verneforskrifta for Jotunheimen § 3 pkt. 6.3 c), f), h),j), k), l), m) og o) løyve til motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av Memurubu Turisthytte.

Detaljert innhald og spesifiserte vilkår i løyvet går fram av vedlegget.

Løyvet gjeld for fireårsperioden 2018-2021, og vert automatisk forlenga for eitt år om gongen dersom ingen av partane ser behov for revisjon eller justeringar. Heile eller delar av løyvet kan trekkjast attende dersom vilkåra ikkje blir fylgd. Det skal først kjørebok som dokumenterer oppfølginga, med innsending av rapport innan 1. mai for vintersesongen, og innan 1. november for sommarsesongen.

Dersom vanskelege eller manglande isforhold på Gjende gjer det umogleg med transport som er heimla i forskrifta § 3 pkt. 6.3. c) i det fleirårige løyvet, som berre opnar for bruk av beltekjørety, får nasjonalparkforvaltarane delegert fullmakt til å ta rask avgjerd for bruk av traktor (naturmangfaldlova § 48, jf. § 4 i verneforskrifta) eller for bruk av helikopter (verneforskrifta § 3 pkt. 6.3. c). Slik endring krev enkel søknad ved e-post eller SMS, som dokumenterer dei ekstraordinære isforholda og det aktuelle behovet.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- Tidlegare motorferdselløyve for Memurubu Turisthytte
- Referat frå møte 2. juni 2017 om diverse saker og forholdet til forvaltningsplanen.
- Sak 35/2017 i nasjonalparkstyret - *Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2017-2020 - Memurubu Turisthytte* (Behandling utsett)
- Memurubu Turisthytte – e-post av 18.06.17 – innspel til sak 35/2017 (vedlegg)
- Brev av 22.06.17 - *Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2017-2020 - Memurubu Turisthytte - melding om utsatt sak*

Saksopplysningar

Tidlegare motorferdselløyve frå 1999, som har vore forlenga fleire gonger i påvente av revidert forvaltningsplan, har følgjande innhald:

«1. Formål:

Dispensasjon frå det generelle forbodet mot bruk av motoriserte køyrety (vemeforskrifta punkt 5.3.) i Jotunheimen nasjonalpark i samband med drifta av Memurubu turisthytte.

Dispensasjonen gjeld for strekninga Memurubu-Gjendesheim t/r.

2. Generelle vilkår

- *transport av naudsynte varer og utstyr*
- *transport av bestyrar med familie*
- *transport av betjening*

- transport av handverkarar, reiskap og bygningmateriale i samband med vedlikehaldsarbeid
- ved-, søppel- og varetransport i Memurubu—området. Vedhogst i nasjonalparken skal godkjennast av forvaltningsstyresmakta (jfr. verneforskrifta punkt IV-2.1.)
- 2 turar i veka i vintersesongen (den tida turisthytta er betjent) for transport av faste overnattingsgjester med bagasje.
- oppsynsturar til turisthytta og tilsyn med utslepp frå Hesttjønn. Reine oppsynsturar utanom driftssesongen skal på førehand meldast til oppsynet/nasjonalparktenesta
- i sommarhalvåret kan det nyttast motorbåt til transportane i dei høva den rutegåande motorbåten på Gjende ikkje kan nyttast
- køyrety (snøscooter, beltevogn, motorbåt) skal merkast slik et det går fram kven som er eigar (Memurubu Turisthytte)

3. Stikking av vinterruter

- køyring i samband med stikking og inntaking av stikk langs traseen Gjendesheim Memurubu. Løypa fram til Memurubu skal vere felles med Gjendebu

4. Ambulanskøyning

- i tilfelle ambulanskøyning utanom ruta Memurubu-Gjendesheim skal dette meldast til oppsynet snarast råd etter køyring

5. Tilsyn med kraftanlegg

- når det er naudsynt i høve til drifta av Memurubu kraftverk kan snøscooter nyttast på strekninga Memurubu-Hesttjønn.

6. Særlege vilkår

- forvaltningsstyresmakta skal til ei kvar tid ha oversikt over type køyrety, reg.nr. og dei førarane som normalt utfører transportane. Dersom særlege tilfelle gjer at andre køyrety/ førarar må nyttast, skal dette varslast før eller snarast råd etter at transporten er utført.
- all transport skal registrerast på eit eige skjema utarbeidd av forvaltningsstyresmakta. Utfylte skjema skal sendast forvaltningstyresmakta innan 01.06. for vintersesongen og innan 31.12. for sommarsesongen.
- det skal utarbeidast eigen transportplan for arbeid som krev særleg stor transportkapasitet (til dømes nybygg og større vedlikehaldsarbeid). Planane skal i hovudtrekk vise antal turar og når transporten er planlagt gjennomført. Transportplanane skal godkjennast av forvaltningsstyresmakta før slike transportar blir gjennomførde.
- all transport skal i størst mogleg grad samordnast slik at den motoriserte ferdsla blir minst mogleg. I dei tilfella forvaltningsstyresmakta har gjeve løyve til, det kan transportøren ta med utstyr for andre. Transportøren er ansvarleg for at slikt løyve er gjeve.
- det skal ikkje vere med andre personar i transporten enn det som er naudsynt for transportoppdraget
- den motoriserte transporten skal planleggjast og gjennomførast slik at den i størst mogleg grad kan gjennomførast utanom dei dagane og den tida av året da det er mange turgåarar i området
- oppsynet for nasjonalparken, landskapsvernområdet og/eller statsallmenningane har rett til å kontrollere transportane.»

Gjeldande løyve vart gjennomgått saman med eigar og drivar av Memurubu i møte 2. juni 2017. Eit nytt løyve må forankrast i den reviderte verneforskrifta frå 14.11.2014. Innhaldet vil i stor grad vera ei vidareføring av det gamle løyvet, men vil få nødvendige presiseringar i samsvar med innhaldet i den nye forskrifta og det overordna målet om å halde omfang av motorferdsel i verneområdet på eit lågast mogleg nivå.

Eitt punkt som ikkje er presisert i nåverande løyve er motorstyrke og fart på motorbåtar som vert nytta til transportoppdrag der det ikkje høver med rutegåande v/ Gjendebåten. Revidert forskrift har fartsgrense 8 knop på Gjende. Høgare fart krev dispensasjon etter §3 pkt. 6.3.j).

I møte 2. juni vart følgjande diskutert jf. utdrag av møtereferat ang. motorferdselløyvet:

«Gjestetransport vinter:

Det har fleire gonger vore søkt om utvida løyve til persontransport i vintersesongen, men her er forskrifta spesifisert og avgrensa til at forvaltninga kan gje løyve til to turar i veka, jf. § 3 pkt. 6.3 m): «Transport 2 gonger i veka på vinterføre av gjester som ligg fast, til turisthyttene Memurubu, Gjendebu og Glitterheim i samsvar med forvaltningsplan.»

Dette betyr at transporten må planleggjast godt. Vi tolkar «gjester som ligg fast» som overnattingsgjester, og telling av turar i veka blir knytt til vekenummer. Dvs at det er start på ny veke kvar måndag. Påska omfattar tre vekenummer, slik at det er mogleg med 2 turar både palmehelga, sjølv påskeveka og retur 2. påskedag/etter påske.

Ved særleg mange gjester kan to scooterar med sledar kjøre samla som ein tur.

Båttransport

Memurubu har to fiskebåtar som blir nytta på linje med dei som har fiskerett, jf. forskrifta § 3 pkt.6.2. g), som opnar for båt inntil 10 hk og fart inntil 8 knop. I tillegg har Memurubu to større motorbåtar.

- Motorbåt 1 er 14,5 fot - 30 hk- fart ca 20 knop. Mest brukt, kan opererast av ein person.

- Motorbåt 2 er stor båt - 22 fot - 150 hk - kan gå 42 knop. Krev to personar når den skal brukast. Blir brukt ved behov for å få med varer og utstyr, og tek med det som høver når han likevel skal ut. Motorbåtane kan brukast når det ikkje er rutegåande transport.

Forvaltarane meiner at farten må avgrensast til 20 knop, på linje med den grensa som er sett for Gjendebåten. Sveine ønskjer å kunne kjøre raskare ved behov, og viser til beredskap ved å ha ein stor og rask båt tilgjengeleg.

Redningsoppdrag kjem under andre reglar, og rutinar for utrykking og varsling/rapportering må avklarast med AMK og politiet. Når det ikkje er liv og helse som står på spel, framheva forvaltarane at det må vera mest mogleg like vilkår for næringskjøring. Sveine kan likevel be om å få lagt spørsmålet fram for styret, ved eigen grunngjeven søknad.

Varetransport på vinterføre

Sveine viste til at det kan vera vanskeleg å nytte berre snøscooter når det ikkje er snødekke på isen. Traktor eller ATV med belte bør kunne nyttast, på linje med snøscooter.

Forvaltarane sjekkar ut motorferdsselforskrift og kjøretyforskrift, da forskrifta § 3 pkt. 6.3. c) viser konkret til «beltekjørety på vinterføre». Eventuell bruk av traktor må derfor vurderast som særleg høve, og knytast til annan paragraf.»

Sveine sende ved e-post av 18.06.17 innspel til sak 35/2017 i nasjonalparkstyret sitt møte 19.06.17. Det kom for seint til å bli teke inn i saka med kommentarar til møtet 19. juni. Dette innspelet blir nå referert og kommentert under vurdering.

Behandling av motorferdselløyvet vart i møtet 19.06.17 utsett, og Memurubu Turisthytte vart ved brev av 22.06.17 orientert om vedtaket om utsetting: «Saka er utsett til etter styremøte i august. Siste løyve til motorferdsel for Memurubu datert 19.01.1998 vert vidareført til ny behandling av motorferdsel.»

Da Nasjonalparkstyret hadde møte i Memurubu 28.-29. august fekk dei også ei orientering frå Svein om turisthytta og om drifta.

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalt parkstyret har delegert forvaltningsmyndighet for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhald av vedtekter revidert 13.08.2015.

Verneformål – forskrift

Motorferdsel er i utgangspunktet forbode i Jotunheimen nasjonalpark (§ 3, 6.1):

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

Forvaltningsstyresmakta kan med heimel i § 3 pkt. 6.3 gje løyve til:

c)	<i>Bruk av beltekøyretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av brensel, proviant, varer og utstyr til turisthytter, hytter og setrer.</i>
f)	<i>Bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, bruer, anlegg og innretningar.</i>
h)	<i>Bruk av motorbåt på Gjende for drift av turisthytter, medrekna transport av personale, i samsvar med forvaltningsplan.</i>
j)	<i>Bruk av motorbåt med hastighet høgare enn 8 knop på Gjende, i samsvar med forvaltningsplan.</i>
k)	<i>Bruk av beltekøyretøy på vinterføre for utføring av sikringstiltak, t.d. merking og kvisting av løyper.</i>
l)	<i>Bruk av traktor på traktorveggar for transport av varer og utstyr til drifta av turisthyttene Memurubu og Gjendebu.</i>
m)	<i>Transport 2 gonger i veka på vinterføre av gjester som ligg fast, til turisthyttene Memurubu, Gjendebu og Glitterheim i samsvar med forvaltningsplan.</i>
o)	<i>Køyring på barmark med traktor eller beltekøyretøy i samband med vedlikehald og reparasjon av kraftanlegg til Memurubu.</i>

Forvaltningsplan

Forvaltningsplanen er ikkje oppdatert etter revidert verneforskrift som vart godkjend 14.11.14, men utkastet frå 2008 har vore nytta som rettleiande dokument. Generell føring i planen er at motorferdsel ikkje er ynskjeleg i verneområda, og omfang av motorferdsel skal derfor haldast på så lågt nivå som mogleg. Motorferdsel kan forstyrre fugle- og dyrelivet, og er i tillegg eit uønskt element i høve til ålmentas ønskje om å oppleve urørt natur og det enkle friluftslivet, jf. siste ledd i formålsparagrafen, § 1:

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

Memurubu ligg innan såkalla «brukssone» i det rettleiande utkastet til forvaltningsplan frå 2008. Om desse sonene står m.a.:

«Det er store naturkvalitetar i områda med brukssone. Det er eit mål å ta vare på desse samstundes som områda vert brukt, ikkje minst for friluftsliv. Retningslinjer og tiltak tek sikte på å finne den optimale balansen mellom bruk og vern.»

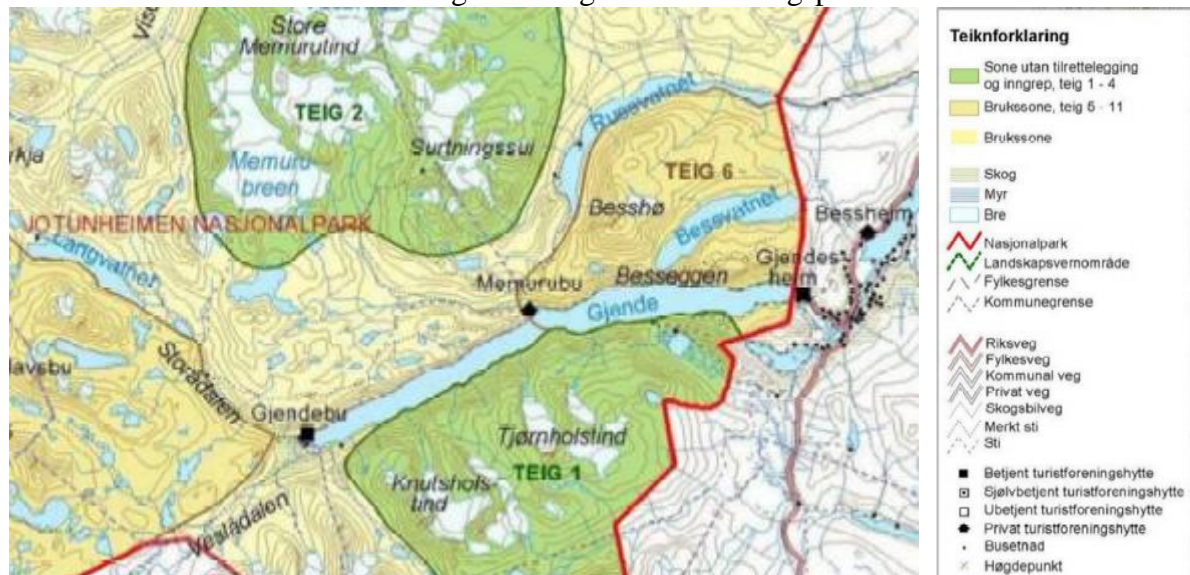
Motorferdsel knytt til turisthytter har følgjande føringar i kap. 8.15.2 (relevante utdrag): «- - - Også innafor ei turistbedrift sitt område (spesiell sone for tilrettelegging og inngrep) skal omfanget av motorferdsel haldast på lågast mogleg nivå, og det er berre transport av varar/tungt utstyr det vil bli gjeve løyve til. - - - Motorkøyretøy er framandelement i verneområda, og med mange motoriserte køyretøy er det vanskeleg å halde kontroll med ulovleg bruk av desse.

For betjente hytter som ligg inne i verneområda er det behov for å kunne transportere personalet som driv hyttene. Dette gjeld Skogadalsbøen, Glitterheim (vegtilknytning), Memurubu (båttransport) og Gjendebu (båttransport). Med "transport av personale til turisthyttene" forstås forvaltningsstyresmakta inn- og utfraktning av personale når dei reiser og når dei kjem for arbeidsperioden sin. Dette gjeld både sommar og vinter. - - -

Med "drift" av turisthyttene - - - meinast naudsynt transport av varer, personale, handverkarar og tyngre utstyr som ikkje kan transporterast med rutebåten på Gjende. For - - - bruk av traktor - - - vil det berre bli tillate med køyring for transport av varer, tyngre reiskap og andre tyngre oppgaver der maskinkraft er naudsynt. Køyring utover dette vil ikkje bli tillate.»

(Merknad: strekane i sitatet er sett i staden for referering til ulike paragrafar i forslaget til verneforskrift som fylgde planutkastet, da desse nummera ikkje er lik nummereringa i endeleg vedteken verneforskrift)

Kartutsnittet under viser sonedelinga i forslaget til forvaltningsplan:



Naturmangfaldlova

Søknaden blir vurdert etter dei miljørettslege prinsippa i naturmangfaldlova (nml) §§ 8-12.

Presedens

Det er fleire aktørar med næringsverksemd i nasjonalparken, og forvaltningspraksis bør vera mest mogleg lik for alle. Dette gjeld også øvre fartsgrense for båtar på Gjende.

Vurdering

Memurubu har lang tradisjon som turistbedrift, og har gradvis utvikla seg frå fjellturisme knytt til setra som tilhøyrrer garden Sveine i Lom og fram mot eit moderne turistbedrift ved foten av den mest populære fotturen i Jotunheimen – Besseggen. Memurubu er knytt til stignettet som går mellom turisthyttene i Jotunheimen, der det både er DNT-hytter og private hytter som m.a. Memurubu. Over tid har det skjedd ei utvikling i friluftslivet – frå den tidlegare fjellturismen med hovudvekt på hytte-til-hytte-vandringar, til dagens turisme med fleire gjester som heller ønskjer ein base med høve til dagsturar eller mindre rusleturar i nærområdet. Memurubu utpregar seg med lett tilkomst via Gjendebåten og gode og varierte turmoglegheiter, slik at bedrifta appellerer til alle typer gjester – frå barnefamiliar og pensjonistar – til topptursamlarar og fjellvandrarar.

Det er behov for transport av varer og utstyr til alle hyttene som er tilgjengelege for fotturistar, og forvaltninga vil følgje ein mest mogleg lik praksis for motorferdselløyve for alle aktørane i verneområdet. Det vil samstundes vera behov for tilpassing ut frå lokalisering og driftsmønster. Dei større hyttene som ligg inne i verneområdet har i tillegg til varetransport også behov for transport av drivarar og personale på grunn av lang avstand til bilveg. På vinterføre er det aktuelt å frakte både varer og utstyr med snøskuter, medan Gjendebåten dekkjer mesteparten av transportbehovet om sommaren for bedriftene ved Gjende. Helikopter har berre vorte brukt i naudsituasjonar som følgje av at isen har gått opp før vintersesongen har vore avslutta, og bruk av luftfarty inngår derfor ikkje i det generelle løyvet. Nasjonalparkforvaltar kan gje løyve som delegert vedtak dersom det oppstår akutt behov pga. isforholda på Gjende.

Vurdering av dei ulike punkta etter pkt. 6.3, og behovet for justering og presiseringar:

- Bruk av beltekjøreyty på vinterføre for transport av brensel, proviant, varer og utstyr til turisthytta (pkt. c) har godt innarbeidde rutinar, men vilkår om rapportering må følgjast opp. I møtet 2. juni formidla eigaren av Memurubu eit ønskje om å nytte traktor som alternativ når det ikkje er snødekke på isen, slik at det er problematisk å bruke snøscooter. Pkt. c) spesifiserer kjøreyty til beltekjøreyty eller luftfarty. Dersom ein skal bruke traktor må det vurderast som eit særleg behov som oppfyller vilkåra til ein dispensasjon etter forskrifta § 4 , jf. § 48 i naturmangfaldlova. Dette blir ikkje innarbeidd som eit generelt vilkår i det fleirårige løyvet, da det vil bli ei utholing av gjeldande verneforskrift. Men ein ser at det under særleg vanskeleg føreforhold kan vera relevant å opne for at forvaltarane kan gjera administrativt vedtak for andre transportmiddel i vintersesong når det oppstår ekstraordinære føreforhold på Gjende.
- Bruk av beltekjøretøy på vinterføre for transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, bruer, anlegg og innretningar (pkt. f) vil få løyve som før, men rapportering må følgjast opp ved sesongslutt (1. mai for vintersesong og 1. november for sommarsesongen)
- Motorbåt kan brukast når det ikkje er rutegåande transport. Bruk av eigen motorbåt på Gjende (pkt. h) har i gjeldande løyve ingen føringar om motorstyrke eller maksimal fart, men hastigheit høgare enn 8 knop på Gjende skal godkjennast av forvaltninga (pkt.6.3 j). Båten som blir mest nytta kan ha ein fart på 20 knop; dvs. om lag som nye Gjendebåten, medan den store båten kan kjøre heilt opp mot 42 knop. Fart på 20 knop betyr ca. eit kvarter på turen frå Gjendebu til Memurubu, og ein kan ikkje sjå at det er særleg grunn som tilseier at det skal kunne kjørast meir enn dobbelt så fort så lenge det ikkje gjeld liv og helse. Forskrifta fastset ei grense på 8 knop, og ein dispensasjon for høgare fart skal fylle eit særskild behov, der fordelane samla sett må vera vurdert større enn ulempene. Det driftsmessige behovet for transport vil vera dekt ved at det blir gjeve høve til å nytte eigen båt som supplement til Gjendebåten, men ein vel samtidig å opne for høgare fart enn 8 knop for å spare noko tid på transport. Dette må også vurderast opp mot ulempene som følgjer av svært høg fart på ein innsjø i eit verneområde, der det også er fleire andre brukarar. Transport knytt til drift av turisthytta må derfor følgje same fartsavgrensing som for øvrig næringstransport på Gjende, dvs. *maksimalt 20 knop*.
- Bruk av beltekjøreyty på vinterføre for utføring av sikringstiltak, t.d. merking og kvisting av løyper (pkt. k) gjeld merking av løypa frå Gjendesheim til Memurubu. Løypa skal ikkje preparerast, men kan kvistast om det er ønskjeleg (evt. mogleg).
- Bruk av traktor på traktorveg for transport av varer og utstyr (pkt. l) er avgrensa til varetransport, og opnar ikkje for transport av personar mellom bygningar og anlegg. Det blir sett vilkår om at berrmarkskjøringa må følgje dei opparbeidde vegane, og det kan ikkje lagast nye kjørespor eller vegar i terrenget. Forskrifta spesifiserer type kjøreyty – traktor. ATV registrert som traktor blir vurdert å koma inn under punktet, medan t.d. ATV registrert som motorsykkel kjem utanom definisjonen. Spesifiserte punkt i verneforskrifta opnar ikkje for løyve til persontransport, og evt. ønskje om persontransport fyller heller ikkje vilkåra for å kunne vurdere løyve etter nml § 48.
- Transport av gjester som ligg fast i vintersesongen (pkt. m) er avgrensa til 2 gonger i veka. Forskrifta opnar ikkje for at det kan gjevast løyve til fleire turar i veka. Omgrepet «2 gonger i veka» kan tolkast til å vera knytt til vekenummer, og med god planlegging er det mogleg å

yte service til gjester som har bestilt opphald på førehand og som har særleg behov for transport. Dersom det kjem fleire gjester samstundes, kan det kjørast to scooterar med slede i følgje som ein tur.

- Køyring på berrmark med traktor eller beltekøyretøy i samband med vedlikehald og reparasjon av kraftanlegg til Memurubu (pkt. o) gjeld naudsynt transport opp til inntaket i Hestbekken, og berrmarkskjøringa skal følgje eksisterande kjørespor.

Kjennskapen til andre interesser knytt til Gjendeområdet er i hovudsak kjent (§ 8 i naturmangfaldslova om kunnskapsgrunnlaget). Det er ikkje registrert særleg sårbare naturverdiar på den aktuelle transportstrekninga Gjendesheim-Memurubu eller internt på bedriftsområdet. Ut frå føre-var-prinsippet sett i naturmangfaldlovas § 9 og føringane knytt til økosystemtilnærming og samla belastning (§ 10) er det viktig å vise aktsemd både overfor dyreliv og overfor folk som ferdast i området, og å halde motorferdsla på eit lågast mogleg nivå. Påverknaden på andre interesser, både naturverdiar og friluftslivsinteresser, er avhengig av metode for transport og tidspunkt. T.d. vil vegetasjon og landskapsverdiar bli sterkt påverka ved omfattande motorferdsel på berrmark. Det er derfor ikkje opna for berrmarkskøyning utanom opparbeidde vegar (jf. § 12 i naturmangfaldslova om Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode). Einaste berrmarkskøyning som er tillate utanom veg er nødvendig køyning etter fast kjørespor knytt til drift av kraftanlegget i Hestbekken. § 11 om at kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar opnar for at forvaltningsstyresmakta kan påleggje reparasjon av terrengskadar som følgjer av berrmarkskøyning – jf. landskapsanalyse frå 2004.

Nytt innspel som har kome til etter at saka var sett på sakskartet den 19. juni:

Innspel til sak 25/2017 med ønske endringar frå Memurubu Turisthytte v/ Kjetil E. Sveine:

«Viser til referat fra møtet 2. juni og saksframlegg fra 8.juni angående Memurubu Turisthytte, og ønsker å komme med følgende forslag til endring:

2.1. Bruk av motorbåt på Gjende:

Foreslått vilkår: Under nødvendig båttransport knytt til næring kan det opnast for større fart enn den generelle grensa på 8 knop (...), men ikkje over 20 knop. Vi foreslår: Under nødvendig båttransport knytt til næring kan det opnast for større fart enn den generelle grensa på 8 knop (...), men ikkje over 40 knop.

Begrunnelse:

Antall turer i løpet av en sommer for Memurubu er svært få sammenlignet med Gjendebåten. Dette gjør at konsekvensen av å kjøre i denne farten (inntil 40 knop) vil ha få negative konsekvenser. For brukere av nasjonalparken vil en raskere hastighet føre til kortere tid på vannet, og dermed mindre støy enn en tur med lav hastighet.

Båten har en viktig funksjon som beredskapsbåt. Dersom Memurubu ikke kan bruke båten i en raskere hastighet enn 20 knop, vil behovet for en slik båt være mindre, og salg kan bli aktuelt. Dette vil føre til dårligere beredskap i området, med negative konsekvenser for både besøkende og ansatte og de som ferdes på Gjende.»

2.4 Transport av faste overnattingsgjester på vinterføre 2 gonger i veka

Foreslått vilkår:

Avgrensar gjestettransporten til maks. 2 gonger i veka. Dette blir tolka til 2 turar i kvart vekenummer, dvs. ny vekestart på måndagen. Gjeld inntil 2 beltekøyretøy som kjører samla ved behov.

Vi foreslår:

Avgrensar gjestettransporten til maks. ein gong pr. dag i perioden 1. mars – 1. mai.

Gjeld inntil 2 beltekøyretøy som kjører samla ved behov.

Begrunnelse:

Vi viser til verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark og den generelle dispensasjonsregelen i §4, om at «forvaltningsstyresmakta kan gjere unntak frå forskrifta dersom det ikkje strir mot formålet med vernevedtaket og ikkje kan påverka verneverdiane nemneverdig, eller dersom omsynet til tryggleik eller omsynet til vesentlege samfunnsinteresser gjer det naudsynt, jf. naturmangfaldlova § 48». Vi forstår at det er ønskelig å begrense motorferdselen i nasjonalparken, men sliter med å forstå behovet for så strenge vilkår på vinterstid vs. sommertid. Det er opplyst i saksframlegget at det ikke er 15.06.2017 registrert særleg sårbare naturverdiar på den aktuelle transportstrekninga. Transport med scooter/beltebil / traktor

på islagt vann har ingen negative konsekvens i form av terrengsår eller lignende. Memurbu Turisthytte har pr. dags dato en begrenset inntjening på vinterstid, men ønsker å holde åpent for å sikre overnattingsstilbudet på rutenettet i Jotunheimen, bl.a. i forbindelse med Høgruta. Mulig transport av Memurubu sine egne overnattingsgjester er en viktig premisse for en videre vinterdrift, og begrensningen på to turer pr. uke vanskeliggjør dette. Dette kan føre til tapt sysselsetting og verdiskaping. Det vises også til gamle rettigheter om å bruke beltebil på Gjendeisen fra 1960.

Det er viktig å presisere at Memurubu ber om tillatelse til transport av egne gjester som skal overnatte, ikke nyttetransport av gjester som ønsker skyss inn.»

3. Vilkår for stikking av vinterruter

Foreslått vilkår:

Første tillatne oppstartsdato for kvisting er ei veke før opningstid for turisthytta

Vi foreslår:

Kvisting må skje i samband med innkøring av varer og utstyr, avgrensa til perioden frå 25. februar og fram til 1. mai.

Begrunnelse:

Det vil være behov for å kviste rutenettet når forholda ligg til rette for det, i forbindelse med annen transporterung. Dette er for å øke sikkerheten til ansatte. Isforholdene og værforholdene kan variere mye på enkelte strekninger, noe som gjør det upraktisk og utrygt med en avgrensing inntil en uke før opningstid.

Ber om at disse forslaga blir tatt opp til vurdering i nasjonalparkstyret. Ta gjerne kontakt for ytterligere informasjon.

Saksbehandlar sine merknader til dei einskilde punkta i innspelet frå Sveine:

2.1. Bruk av motorbåt på Gjende:

Det at søkjar både i møte 2. juni og i sitt innspel av 18.08.17 prøver å kople sitt ønskje om høgare fart til beredskap har ikkje relevans for den saka styret her skal ta stilling til. Styret må vurdere spørsmål om fart direkte opp mot behovet knytt til drift av turisthytta. Ein kan ikkje sjå at det å spare 7-8 minutt på eit svært avgrensa tal turar kan vektleggjast. Påstanden om at opplevinga med støy blir mindre dersom båten blir kortare tid på vatnet er lite sannsynleg. Dei same personane vil ikkje oppleve å sjå eller høyre båten på heile strekinga mellom Memurubu og Gjendesheim, men vil oppleve korleis båten passerer på det punktet dei er. Svært høg fart bli av dei fleste opplevd som meir negativt enn kjøring i eit rolegare tempo.

Når det gjeld beredskap så er det ikkje noko pålegg eller forventning om at Sveine skal ha nokon båt av denne typen om han ikkje sjølv ønskjer det. Det er ikkje vist til noko konkret ekempel på at nettopp ein slik båt fyller ein viktig beredskapsfunksjon, og ut ifrå opplysningar om at båten ikkje kan manøvrerast ut på vatnet utan å vera to personar, vil truleg innspart tid på kjøretid langt på veg bli utlikna mot lengre tid på å få båten på vatnet. Uansett kan ein ikkje bruke vikarierende argument som beredskap for å halde høgare fart under transport som skal dekkje driftsmessige behov.

Transport knytt til redning- eller ambulanseoppdrag kan uansett skje med direkte heimel i forskrifta § 3 pkt. 6.2.1 a), så argumentet om å ha ein båt som kan kjøre raskare ved beredskap har ingen samanheng med kor fort ein bør få kjøre ved transport knytt til drift av turisthytta.

2.4 Transport av faste overnattingsgjester på vinterføre 2 gonger i veka

Det har vore fleire runder søknader på dette punktet, alle med avslag. Søknad om utvida tal turar for gjestetransport har også vore til klagebehandling i Miljødirektoratet (før: Direktoratet for Naturforvaltning), med stadfesting på avslaget. Det er konferert med jurist om korleis forskrifta § 3 pkt. 6.3. m) må forståast, og det at forskrifta viser konkret til 2 turar betyr at det ikkje er noko skjønnsrom for forvaltninga her. Å bruke § 48 i naturmangfaldlova for å opne for fleire turar enn dei 2 turane pr. veke vsom forskrifta opnar for, vil vera ei utholing av verneforskrifta, og unntaksheimelen i § 48 kan ikkje brukast på denne måten.

3. Vilkår for stikking av vinterruter

Stikking av vinterrute på Gjendeisen kan skje i samband med innkjøring av varer og utstyr, slik turistbedrifta ønskjer. Ein ser ikkje spesiell ulempe ved å starte tidlegare akkurat når det gjeld traseen etter isen på Gjende, og stikkinga kan bidra til auka tryggleik. Det er også andre løyper som er stikka tidlegare enn veka før påske, og denne traseen har ikkje noko særleg behov for skjerming mot tidleg ferdsel. Innstillinga blir endra på dette punktet, men med krav om varsling til SNO seinast dagen før oppstart. Det er viktig at stikkinga blir fjerna når isen byrjar å bli utrygg.

Oppsummering

Det er i utgangspunktet forbod mot motorferdsel i nasjonalparken. Forvaltningsstyresmakta må derfor følgje ein generelt streng praksis, men noko motorferdsel knytt til drift av turisthytter er nødvendig. Det er ein fordel at hovudtyngda av transportbehovet i sommarsesongen blir dekt av Gjendebåten, da dette gjev ei god samordning av ulike transportbehov på Gjende. Hovudtyngda av transport i eigen regi skjer på vinterføre og på vegar innan bedriftsområdet, og supplert med motorbåt på Gjende når det ikkje er rutegående transport. Motorferdsel medfører utslepp og noko støy i eit kort tidsrom, men samla belastning på naturmiljøet blir vurdert som akseptabel i høve til nytteverdien dersom vilkåra i løyvet blir fylgd.

Innstilling i saka er den same som i møte 19.06.17, da saka vart utsett, med unntak av punkt om tidsrom for stikking av løypa etter isen på Gjende. Her ser ein at eit utvida tidsrom kan vera relevant med tanke på transport av varer og tenester knytt til drift og vedlikehald, og innspelet frå Sveine blir teke til følgje.

Dispensasjon - Motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av Memurubu turisthytte og kvisting av vinterrute – 2018-2021

Memurubu turisthytte får med dette dispensasjon frå det generelle forbodet mot motorferdsel i Jotunheimen nasjonalpark (§ 3 pkt.6.1). Løyve er gjeve med heimel i § 3 pkt. 6.3 i verneforskrifta for Jotunheimen, jf vedtak i Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen 19.06.2017

Dispensasjonen gjeld i høve til verneforskrifta, og ikkje i høve til Lom og Vågå kommunar som forvaltningsstyresmakt etter Lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag eller til grunneigarane – jf motorferdsellova § 10.

Med "oppsynet" meinast Statens naturoppsyn (SNO) eller samarbeidande fjelloppsyn.

1. Generelt om motorferdselsløyvet

Løyvet gjeld:

- Transport til og frå turisthytta:
 - transport av naudsynte varer og utstyr til drift av Memurubu turisthytte, sjå spesifikke vilkår i pkt. 2.1 – 2.5.
 - transport av styrar med næraste familie og betjening på strekninga Gjendesheim-Memurubu
 - transport av handverkarar, reiskap og bygningsmateriale i samband med vedlikehaldsarbeid, og tilsynspersonar (mattilsyn, branntilsyn m.m.)
 - oppsynsturar til turisthytta.
- Kvisting av vinterruter
 - gjeld bruk av snøskuter på ruta Gjendesheim-Memurubu

Generelle vilkår for all transport:

- Med næraste familie meinast ektefelle/sambuar og barn.
- Det er ikkje lov med berrmarkskøyring utanom opparbeidd veg
- Dei som utfører motorisert transport skal alltid skal søkje å redusere transportomfanget mest mogleg gjennom planlegging og samordning av all transport.
- All motorferdsel utanom rutinemessig dagleg drift skal varslast SNO før avreise, for at oppsynet skal ha nødvendig oversikt over lovleg motorferdsel utanom sesong.
SNO v/ Rigmor Solem skal ha melding om dato og køyretøy seinast dagen før via e-post (rigmor.solem@miljodir.no) eller melding til mobilnummer 959 65 158.
For Memurubu gjeld det bruk av beltekøyretøy i samband med tilsyn med turisthytta og kraftanlegget i Hestbekken.
- All motorferdsel skal loggførast før ein reiser, på eit fast skjema (dato, rute, formål) som skal takast med på turen. Oppsynet skal kunne kontrollere loggen på staden.
- Samlerapport og alle loggane skal kvart år sendast inn til Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen innan 1. mai for vintersesongen og 1.november for berrmarkssesongen.
- Det skal i størst mogleg grad prøvast å unngå motorferdsel i helg, heilag dagar, i fellesferien, i påskeferien og når det elles er særleg stor utfart i fjellet.

2. Spesielle løyve og vilkår:

2.1 Bruk av motorbåt på Gjende

- Memurubu turishytte har følgjande båtar
 - 2 fiskebåtar
 - 1 transportbåt 14,5 fot med 30hk motor
 - 1 transportbåt 22 fot med 150hk motor
- Bruk av fiskebåtane i samband med utøving av fiskerett er direkte heimla i forskrifta § 3 pkt. 6.2. g) (under 10 hk motor og under 8 knop fart)
- Bruk av transportbåt til frakt av varer og utstyr og frakt av styrar med næraste familie og betjening (§ 3 pkt.6.3 h). Gjeld ikkje annan persontransport. Under nødvendig båttransport knytt til næring kan det opnast for større fart enn den generelle grensa på 8 knop (§ 3 pkt. 6.3 j), men ikkje over 20 knop.

2.2. Bruk av traktor på traktorveger i Memurubu.

- Memurubu turishytte kan nytte traktor til transport av varer, utstyr og bagasje for overnattingsgjester på traktorvegen mellom turishytta og brygga (§ 3 pkt.6.3 l). .
- Transporten skal følgje eksisterande veg og omfattar ikkje persontransport.

2.3. Bruk av traktor eller beltekøyretøy for vedlikehald og reparasjon av kraftanlegg:

- Gjeld naudsynt transport opp til inntaket i Hestbekken, og skal følgje eksisterande kjørespor. Gjeld berre køyretøy registrert som traktor (dvs. ikkje ATV som er registrert som motorsykel)

2.4. Transport av faste overnattingsgjester på vinterføre 2 gonger i veka

- § 3 pkt 6.3 m) avgrensar gjestetransporten til maks. 2 gonger i veka. Dette blir tolka til 2 turar i kvart vekenummer, dvs. ny vekestart på måndagen.
- Gjeld inntil 2 beltekøyretøy som kjører samla ved behov.

2.5. Anna.

- Transport knytt til redning- eller ambulanseoppdrag kan skje med direkte heimel i forskrifta § 3 pkt. 6.2.1 a), men må koordinerast av AMK/Operasjonssentralen. Alle slike oppdrag skal meldast til 113, og varslast til SNO så snart som råd etter utført oppdrag.
- Ved særskilde istilhøve på Gjende (ikkje snø til beltekøyretøy), kan det søkjast om å nytte traktor staden for beltekøyretøy. Avgjerd er delegert til forvaltar, for rask behandling ved særleg vanskeleg føre.
- Maskinar som ikkje er i bruk skal lagrast innandørs.
- ATV registrert som traktor kan nyttast i staden for traktor

3. Vilkår for stikking av vinterruter

- All motorferdsel knytt til kvisting skal varslast til oppsynet på førehand, jf. generelle vilkår i pkt.1. Det kan berre nyttast kvist av norske lauvtre i nasjonalparken.
- Kvisting må skje i samband med innkøyring av varer og utstyr, avgrensa til perioden frå 25. februar og fram til 1. mai. Kvistinga skal leggjast opp slik at motorferdsla blir minst mogleg
- Dei løypene som kan kvistast vil inngå i forvaltingsplanen – temakart løyper.
- Etter vind og snøfokk kan det vere behov for inspeksjon og re-kvisting. Det skal vere stort sannsyn for at kvistinga er øydelagt før ein startar tiltak.

- Re-kvisting skal avsluttast når turisthytta stenger ned for vintersesongen.

4. Andre vilkår

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

5. Tida dispensasjonen gjeld for

- Dispensasjonen gjeld fram til 31.12.2021. Dersom ingen av partane varslar behov for endringar, blir dispensasjonen vidareført for eitt år om gongen.
- Ved misbruk kan Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen som forvaltningsstyresmakt endre dispensasjonen eller inndra heile eller delar av den.

Arkivsaksnummer:	2017/7037-6	Saksbehandlar:	Magnus Snøtun	Dato:	16.11.2017
------------------	-------------	----------------	---------------	-------	------------

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	55/2017	27.11.2017

Sak - Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2018-2023 - Tinderittet - IL Fanaråk

Innstilling frå forvaltar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev med heimel i § 3 pkt. 5.2 i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark, dispensasjon til å endre vilkår i gjeldande løyve for å arrangere Tinderittet i 2018-2023.

Løyvet gjeld med følgjande vilkår:

- Arrangementet vert lagt til 1. påskedag
- Deltakarar og tilskodarar skal gjerast kjende med at delar av arrangementet skjer i ein nasjonalpark, og at det i parken skal takast særlege omsyn til naturmiljøet
- I nasjonalparken skal det ikkje nyttast motoriserte køyretøy unnateke til konkret skadetransport.
- Sticking og merking av den delen av løypetraseen som går i nasjonalparken skal fjernast så raskt dette lèt seg gjere etter at arrangementet har funne stad
- Det skal ikkje setjast opp reklame i nasjonalparken
- Støy skal haldast på eit lågt nivå, t.d. skal høgtalaranlegg o.l. ikkje nyttast til anna enn vanleg/ naudsynt speakerteneste i tilknytning til rennet.
- Etter første gjennomføring skal arrangementet evaluerast. Dersom omfanget av arrangementet fortrenger andre besøkande eller har negativ påverknig på verneverdiane, kan løyvet inndras.
- Statens naturoppsyn v/ Rigmor Solem skal varslast i god tid før rennet blir arrangert
- Dette løyvet gjeld t.o.m. 2023.

Nasjonalparkstyret gjev ikkje løyve til motorferdsel i samband med arrangementet som omsøkt (unnateke ved konkrete skadar). Det er forvaltningspraksis for å unngå motorferdsel i påska og andre tiltak bør nyttast for å redusere potensialet for alvorlege skadar. Tilsvarande arrangement vert gjennomført i nasjonalparken utan slik motorferdsel.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

Dokument i saka:

- Søknad av 26.07.2017, frå IL Fanaråk ved Anders Fortun.
- Uttale til søknad frå Vest-Jotunheimen villreinutval datert 26.09.2017.
- Uttale til søknad frå Villreinnemnda for Sogn og Fjordane datert 30.10.17

Saksopplysningar

Bakgrunn for søknaden (utdrag frå søknaden):

«Tinderittet er eit ski- og snøbrettrekk frå Nordre Dyrhaugstind 2100 moh til Turtagrø 900 moh. Arrangør er IL Fanaråk. vart 1.gong arrangert 30. mai 1992. Viktige samarbeidspartnarar Tinderittet er Turtagrø Hotel, Luster Røde Kors Hjelpekorps, og "Løypesetjarane" frå Leikanger. I tillegg kjem alle sponsorane.

Tinderittet har utvikla seg gradvis. IL Fanaråk har bygd opp arrangementet, med nye flagg, nye nummer, nytt lydanlegg, nytt tidtakarsystem, ny bru, nye staurar, etc. Eit enklare og betre arrangement er målet.

På grunn av at dei gode erfaringar som vi fekk i 2003 med å kunne ha eit oppkøyrte spor og ha transportert inn redningspulken dagen før, kunne vi under renndagen køyre inn og hente ut skada løpar utan store vanskar. Utan eit slikt løyve er det svært vanskeleg å få hente ut skada personar, dette på grunn av at vi ikkje viste kor vi kunne køyre og at det var vanskeleg å komme fram på grunn av laus snø, med pulk hadde dette ikkje vore mogleg. Ved at vi hadde køyrt opp dagen før vart snøen pakka, vert fast og ein får bedre grep med belter for å kunne ta seg fram. På denne måten ivaretar vi sikkerheiten til våre løpar på ein både sikrere og ein raskare måte. Det er ikkje uvanleg med skodde i dette området dette gjer bruken av helikopter veldig usikkert. Oppkøyring av trasen er væravhengig for å kunne ha ein sikker trase må den køyrast når sikten er tilfredstillande. Derfor kan det måtte køyrast på andre tidspunkt enn omsøkt. Det er snakk om 4 turer inn i nasjonalparken.»

Søknaden gjeld fornying av løyve med nye vilkår. Sist løyve vart gjeve i 2010 og gjeld også for 2015. Søknaden gjeld nå fram til 2020. Rennet har vore arrangert i starten av mai i samband med opning av Sognefjellsvegen, men har dei siste åra vore avlyst grunna lite snø. Nå vert det søkt om å arrangere rennet 4.april, dvs. første påskedag, men elles er søknaden i samsvar med vilkår i tidlegare løyve.

Heimelsgrunnlag

Naturmangoldslova - verneforskrift – formål

Søknaden skal behandlast etter

- Verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark av 14. november 2014
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009 §§ 8-12.

Organisert ferdsel er regulert i Jotunheimen nasjonalpark gjennom verneforskrifta (§3 pkt.5.2): «Organisert ferdsel som kan skade naturmiljøet, eller ferdselsformer som kan skade naturmiljøet, må ha særskilt løyve av forvaltningsstyresmakta. Forvaltningsplanen skal avklare kva for ferdsel som krev løyve».

Formålet med Jotunheimen nasjonalpark (§1) er «å ta vare på...eit høg fjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi»

- Vidare er formålet med vernet å ta vare på:

.....

Leveområde for villreinen

.....

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

Forvaltningsplan

I framlegg til forvaltningsplan som var på høyring i 2007 er Tinderittet omtala som arrangement i verneområde. I omtalen av arrangement heiter det i forvaltningsplanen:

«Slike arrangement har mykje positivt ved at deltakarane er på tur i verneområda. Ulemper kan vere knytte til uroing av dyre- og fugleliv, omsyn til andre folk på tur i området og ønskje om fred og ro. I tillegg kjem ønskje om bruk av motorferdsel for å kunne gjennomføre arrangementet. Det er gjeve løyve til dei nemnd arrangementa (blant anna Tinderittet) m.a. på vilkår av at det ikkje blir nytta motoriserte hjelpemiddel unnateke til konkret skadetransport, og at dei er avgrensa i tid og med full opprydding kort tid etterpå. At ein ikkje nyttar motoriserte hjelpemiddel skal og gjelde for andre tiltak det kan vere ønskjeleg å gjennomføre i samband med slike arrangement, t.d. pressedekning.»

Presedens

I Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde er det fleire arrangement og konkurranse årleg. Slitasje og forstyrning av verneverdiane er tema som er aktuelle for alle desse sakene. Men arrangementa er ulike og har ulik påverknad på verneverdiane avhengig av omfang, lokalitering og årstid.

Galdhøpiggen er det arrangementet som liknar mest på Tinderittet og det er naturleg å samanlikne.

Vurdering

Arrangementet Tinderittet har hatt løyve til arrangementet i mange år. Løpet blir arrangert i det som i forvaltningsplanen er definert som vernesone Hurrungane. Her skal forvaltninga ha fokus på naturverdiane og friluftsliv med ekstra liten grad av tilrettelegging. Dessutan er dette ein del av villreinområde for Vest-Jotunheimen bestanden. Dyrhaugsryggen er ein del av vinterbeiteområde til denne bestanden (§8 i nml.). Det vert derfor vurdert at arrangementet kan skade naturmiljøet og derfor må ha dispensasjon frå §3 pkt.5.2. Omfanget av arrangementet, tidspunkt på året og tidlegare erfaring er lagt til grunn for vurderingane.

Tinderittet har blitt arrangert av IL Fanaråk sidan 1992, men grunna snømangel har det ikkje blitt arrangert sidan 2010. Dei siste åra var det om lag 100 påmeldte deltakarar.

Tilbakemeldingane frå arrangementet har vore gode og det er gode rutinar for opprydding.

I 2015 vart søknad om fornying behandla av nasjonalparkstyret. Endringa frå tidlegare søknadar var då å flytte konkurransen frå starten av mai til påska. Det vart då vurdert at dette ville forstyrre villreinen i området før han trekte ut mot kalvingsområda. Sidan ein hadde kjennskap kor villreinen stod den vinteren, vart det gjeve løyve til rennet det året, men ikkje vidare.

Søknaden hadde kort behandlingsfrist i 2015.

Søknaden i 2017 har kome inn i god tid før arrangementet og søknaden har derfor fått ei breiare behandling i forkant. Både Vest-Jotunheimen villreinutval og Villreinnemnda for Sogn og Fjordane har fått behandla tilråding til søknaden i møter.

Vest-Jotunheimen villreinutval har kome med uttale i saka i brev datert 26.09.17:

«Vest-jotunheimen villreinutval ser det som positivt at arrangør ynskjer å legge rittet til påsken, då det alt er mykje aktivitet i området Turtagrø- Dyrhaugsryggen. Flyttinga av tidspunkt gjer til at ein slår så saman to tidsrom med auka menneskeleg aktivitet til eit. Villreinutvalet ynskjer å ha ei evaluering etter at rennet er gjennomført fyrste gong. Ved evalueringa bør det vera mogleg å dra innatt løyvet, dersom ein ser klart negative for effekter av gjennomføringa for villrein. For å halde forstyrninga så konsentrert ein kan, bør preparering ved bruk av motoriserte kjøretøy skje nærmast renn dag som mogleg.»

Villreinnemnda for Sogn og Fjordane har kome med uttale i saka i brev datert 30.10.17:

«Villreinnemnda vil ikkje setje seg imot at det vert gjeve 5-årig løyve til å arrangere Tinderittet i samband med påska, me ser at ei samordning i tid med anna aktivitet i området er avbøtande framfor å uroe området i eit anna tidsrom. Dei omsøkte turane med snøskuter i renn-området nært opp til, og i samband med rennet, bør tillatast dersom løyve til

arrangementet vert gjeve. Villreinnemnda ynskjer å ha ei evaluering etter at rennet er gjennomført fyrste gong. Ved evalueringa bør det vera mogleg å dra inn att løyvet, dersom ein ser klart negative verknadar for villrein.»

Tidspunktet for arrangementet er konfliktfylt for trekking av villrein mellom vinterbeite og kalvingsområde. 1.påskedag varierar mellom 1. april og 21.april i den omsøkte perioden. Dei seinare åra har trekking med kalvdrekte simle vore rundt midten av april (§8 i nml.). Samtidig er påska ein stor utfartsperiode for folk på skitur i området. Det betyr at det vil vere mange skiløperar på Dyrhaugsryggen 1.påskedag uansett. Dersom desse ikkje flytter seg til andre turmål i området, vil det vere ein fordel om aktiviteten på Dyrhaugsryggen blir komprimert på eit kortare tidsrom. Dersom skiløperar som ikkje er med på rennet finn alternativ turmål i Hurrungane og rennet skapar meir trafikk i forkant (trening) eller i etterkant vil det ha ein negativ samla effekt å arrangere konkurransen (§10 i nml.). Hurrungane er eit populært utfartsområde på våren og villreinen er pressa. Informasjon til skiløperar vinteren 2017 viste at det er eit informasjonsbehov og at skiløperar tek omsyn. Men villreinen beveger seg heile tida og det er vanskeleg å ha detaljkunnskap om kvar han står til ei kvar tid. For at rennet i minst mogleg grad skal fortrenge skiløperar til andre turmål i Hurrungane er det viktig at konkurransen ikkje fortrenger andre. Omfanget av arrangementet blir derfor viktig. Med eit deltakartal på 100 (erfaring frå siste åra) til 200 (målsettinga til arrangør) vert omfanget vurdert som akseptablet. Det er sett vilkår til gjennomføringa for at arrangementet ikkje skal fortrenge folk som vil på tur. Det er også sett vilkår om evaluere arrangementet etter gjennomføring slik at ein kan vurdere reelle deltakartal og effekten av arrangementet. Dersom føresetnadane skulle vise seg å vere endra frå saksbehandlinga, kan løyve inndras (§9 i nml.)

Det vert søkt om å køyre opp spor og utplassering av redningspulk i forkant av arrangementet for skuterer slik at ein enklare kan hente ut eventuelt skada løpar utan store vanskar. Det har blitt gjeve løyve til slik praksis sidan 2003. Villreinnemnda meiner at ein skal gje løyve til bruk av skuter som omsøkt dersom ein gjev løyve til konkurransen.

Ulike arrangement har behov for ulike logistikk. Sikkerheit er ofte viktig og det er behov for beredskap. Nivået på beredskap vil variere og er løyst ulikt i dei ulike arrangementa. I nasjonalparken er det etablert forvaltningspraksis for å unngå motorferdsel i størst mogleg grad i helgene og særleg i påska. Dette gjeld både nyttetransport og kjentmannskøyring for Røde Kors. Å gje løyve til førebuande tiltak med køyring opp midt i påska vil skape presedens i andre motorferdselsløyve. Galdhøpiggrannet ned til Spiterstulen er ei liknande konkurranse som har blitt arrangert i fleire år utan motorferdsel. Alternativ tiltak for å redusere potensialet for skadar under arrangementet kan vere å legge traseen slik at farten vert redusert (§12 i nml.) §11 i nml. er ikkje aktuell for dette tiltaket.

Arkivsaksnummer:	2017/5165-2	Saksbehandlar:	Kari Sveen	Dato:	27.10.2017
------------------	-------------	----------------	------------	-------	------------

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	56/2017	27.11.2017

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2018 - Snødekt mark - Sledehundløp og bruk av skuter til oppkjøring av eksisterende løyper - Jotunheimen Hundekjørarlag v/ Helge Holshagen

Innstilling frå forvaltar

Jotunheimen Hundekjørarlag v/ Helge Holshagen får med heimel i § 4 i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark, jf. naturmangfaldlova § 48, dispensasjon for å arrangere sledehundløpet JOTUNHEIMLØPET 5.-8. april 2018, med følgjande vilkår:

1. Dispensasjonen gjeld oppkjøring og merking av løype på den delen av strekninga Gjendesheim-Gjendebu-Bygdin som ligg innan nasjonalparken, jf. kart i søknaden.
2. Det kan nyttast to scooterar m/ slede for tilrettelegging av traseen på førehand, og opprydding etter løpet, etter følgjande opplegg.
 - 1 tur nokre dagar før for å stikke og merke løypa
 - 1 tur rett i etterkant for å rydde opp og fjerne merking.
3. Dersom det blir vind/snø mellom merking og løpsdato, *kan* det i tillegg kjørast 1 tur rett i forkant av løpet for å kvalitetssikre sporet.
4. SNO v/ Rigmor Solem skal ha melding om dato og reg.nr. køyrety seinast dagen før via e-post (rigmor.solem@miljodir.no) eller melding til mobilnummer 959 65 158.
5. Det blir ikkje gjeve løyve til å kjøre ein tur i god tid før løpet for å detaljplanlegge
6. Arrangøren er ansvarleg for at funksjonærar, deltakarar og publikum blir gjort kjent med kva del av løypa som går i nasjonalparken, og at det er særlege reglar for ferdsel her.
7. Fysisk merking og sikringsutstyr skal fjernast så raskt som mogleg etter rennet.
8. Etter at arrangementet er gjennomført, skal løype og tilskuerplassar sjekkast, og eventuell søppel fjernast same dag som rennet blir avvikla.
9. Reklame skal ikkje plasserast i nasjonalparken.
10. Høgtalaranlegg skal ikkje brukast innan nasjonalparken, jf. verneforskrifta § 3, pkt. 7.3
11. Arrangøren skal innan ein månad etter rennet sende rapport til nasjonalparkforvaltninga, med oversikt på deltakartal og oppsummering av avviklinga.

Løyvet gjeld i høve til verneforskrifta. I tillegg krevst løyve i medhald av motorferdsellova frå dei aktuelle kommunane, og frå grunneigar, jf. motorferdsellova.

Arrangement og konkurransar er blant tema som blir nærare vurdert ved revisjon av forvaltningsplanen.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- Søknad av 24.08.17
- Behandling av liknande søknad for 2017 – sak 36/2016
- Lom fjellstyre – behandling av søknaden for 2017
- Vågå kommune – vedtak om løyve etter motorferdsellova, brev av 16.10.17

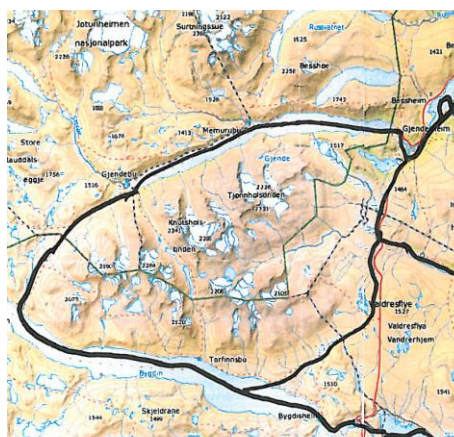
Saksopplysningar

Jotunheimen Hundekjørarlag v/ Helge Holshagen har søkt om dispensasjon for bruk av snøscooter og gjennomføring av eit hundeløp, som delvis vil gå innan Jotunheimen NP. Tilsvarende søknad for planlagt arrangement våren 2017 var behandla av nasjonalparkstyret i sak 36/2016. Is- og føreforholda gjorde at løpet ikkje vart gjennomført i 2017.

I søknaden for 2018 er det gjort nærare greie for opplegget:

1. Jotunheimen Hundekjørarlag søkte i 2016 om å få arrangere sledehundløpet JOTUNHEIMLØPET våren 2017. Vi hadde veldig bra påmelding og stor interesse for løpet og alt lå til rette for et flott arrangement. Imidlertid måtte vi avlyse løpet pga av håpløse snøforhold rundt Gjendesheim og Sjodalen samt utrygg is på Gjende.
2. Vi starter nå planleggingen av Jotunheimløpet 2018. Planen er å arrangere dette første helga etter påske 2018 og bruke samme traseene som vi søkte på i 2017. Vi håper fortsatt å kunne bruke etablerte skiløyper, stikka DNT løyper, egne hundeløyper og løyper som andre instanser/etater kjører jevnig. Ved å legge løpet til første helga etter påske vil skiturismen være betydelig mindre samt at ved å kunne bruke etablerte løyper med god såle vil dette gi løype og arrangementet en bedre kvalitet samt at løypene vil uansette mange plasser måtte gå i samme traseer som skiløypene pga tereng og lende.
3. Løpet i 2018 blir planlagt til 5-8 april. Det vil bli lagt opp til tre distanser ut i fra vedlagt kart og det vil bli aktivitet i løypene fra fredag morgen til lørdag kveld. Start og målgang for alle distansene blir på Gjendesheim og sjekkpunkt/hvilepunkt blir på Sjodalen Hyttetun Og Camping. Det er ikke planlagt med andre hvilepunkt/stopp på fjellet.
4. Jotunheimen Hundekjørarlag søker herved om å få arrangere løpet som planlagt. Vi søker i samme anledning om å få bruke snøscooter til å merke, kontrollere løypene samt opprydding etter løpet. Vi søker om 4 turer med 2 snøscootere med slede. 1 tur god tid i forkant for å detaljplanlegge sporet, 1 tur noen dager før for å stikke og merke løyper, 1 tur rett i forkant av løpet for å kvalitetssikre sporet og en tur rett i etterkant for å rydde opp og fjerne merking.

Det er lagt opp til to løpsdagar, fredag 6. april og laurdag 7. april. Det er søkt om fleire turar med snøscooter enn ved førre søknad. Vågå kommune har i sitt løyve etter motorferdsellova avslått kjøring for planlegging av trase i god tid før løpet. Det same har Øystre Slidre gjort.



Kart med traseplan var vedlagt søknaden.
Revidert kart vart ettersendt.

Kartutsnitt som viser løypetrase innafor
nasjonalparken

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalparkstyret har delegert forvaltningsmyndigheit for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhald av vedtekter revidert 13.08.2015.

Verneformål – forskrift

Verneforskrifta § 3, pkt. 6.1, set eit generelt forbod mot motorferdsel i nasjonalparken.

Det er ikkje noko unntak i medhald av pkt. 6.2 eller eit spesifisert dispensasjonsformål i pkt. 6.3 når det gjeld motorferdsel knytt til arrangement.

§ 3, pkt. 5.2 om organisert ferdsl:

Organisert ferdsl som kan skade naturmiljøet, eller ferdslsformer som kan skade naturmiljøet, må ha særskilt løyve av forvaltningsstyresmakta. Forvaltningsplanen skal avklare kva for ferdsl som krev løyve.

Konkurransar er kanskje ikkje direkte samanliknbart med organisert ferdsl.

Forvaltningsplan

Utkast til Forvaltningsplan for Jotunheimen og Utladalen frå 2008 er brukt som rettleiande dokument inntil ny forvaltningsplan ligg føre. I avsnitt om konkurransar står følgjande:

«Arrangement, treningsopplegg, øvingar, jaktprøver, konkurransar o.l. er organisert ferdsl i som må ha særskilt løyve frå forvaltningsstyresmakta

- - -

Slike arrangement har mykje positivt ved at deltakarane er på tur i verneområda. Ulemper kan vere knytte til uroing av dyre- og fugleliv, andre folk på tur i området, og eventuell slitasje, og i tillegg eventuell bruk av motorferdsel for å kunne gjennomføre arrangementet. Det er gjeve løyve til desse arrangementa m.a. på vilkår av at det ikkje blir nytta motoriserte hjelpemiddel unnateke til konkret skadetransport, og at dei er avgrensa i tid. At ein ikkje nyttar motoriserte hjelpemiddel skal og gjelde for andre tiltak det kan vere ønskeleg å gjennomføre i samband med slike arrangement, t.d. pressedekning. Arrangementa i nasjonalparken må m.a.o. ikkje bli så store at arrangementet er avhengig av motorferdsel, og ikkje vere så store at dei vert uoversiktlege, då dette lett kan føre med seg slitasje og uro. Det ser ut til at ei øvre grense på 3-400 deltakarar for renn som Galdhøpiggrønet, Tinderittet og Fannaråken Duathlon kan vere høveleg, fordi dei då ikkje vert større arrangementsmessig enn at det ikkje er trong for motorferdsel, og med mindre støy, høgtalarbruk og liknande. Når det gjeld markslitasje, er arrangement på snøføre mindre problematisk enn arrangement på barmark. Stort sett har dei vilkåra som er sett for løyve til arrangement fungert godt.

- - -

Retningslinjer:

Omfanget av arrangement (medrekna eventuell motorferdsel) må ikkje gå utover verneverdiar og verneformål og kome i konflikt med tradisjonelt friluftsliv.

Tiltak:

- Arrangementa Galdhøpiggrønet, Tinderittet, Fanaråken Duathlon, Vettisløpet og Bukkerittet vil få løyve ved søknad på visse vilkår. Arrangement skal ikkje bli så store og av ein slik karakter at dei krev motorferdsel for å kunne gjennomførast.
- Følgje med og overvake verknaden på miljøet»

Sonedeling

Austre del av Gjende ligg innan **Sone med spesiell tilrettelegging og inngrep, teig 6**. Vestre del av Gjende og Veslådalen ligg i såkalla «brukssone» i det rettleiande utkastet til forvaltningsplan frå 2008. Om desse sonene står m.a.:

«Det er store naturkvalitetar i områda med brukssone. Det er eit mål å ta vare på desse samstundes som områda vert brukt, ikkje minst for friluftsliv. Retningslinjer og tiltak tek sikte på å finne den optimale balansen mellom bruk og vern.»

Kartutsnittet under viser sonedelinga i forslaget til forvaltningsplan:



Naturmangfaldlova

Søknaden må behandlast etter 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.

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.»

Vidare skal alle tiltak vurderast etter naturmangfaldlova §§ 8-12

Presedens

Følgjande arrangement/konkurransar har vore gjennomførte dei siste åra:

- Galdhøpiggen - telemarksrenn ved Galdhøpiggen (vår)
- Telemarksrenn på Dyrhaugsryggen (vår)
- Sykkel- og turløpet Fannaråken Duatlon (sommar)
- Nasjonalparkfestival i Utladalen og Årdal m/ Vettisløpet (vår)
- Motbakkeløp Galdhøpiggen (første gong 2008, ikkje arrangert etter 2014)
- High Camp ved Turtagrø (delvis innafor nasjonalparken, vår)
- Besseggenløpet – gammalt turløp som vart teke opp att i 2010.

Det er nokså stor interesse for ulike arrangement, jf. revidert oversikt frå forvaltningsplanen. For å unngå uheldig presedensverknad er det viktig å kanalisere arrangement til robuste delar av verneområdet, og halde motorferdsla knytt til arrangement på eit lågast mogleg nivå.

Vurdering

Tidlegare verneforskrift hadde eit eige punkt i som omhandla arrangement som konkurransar o.l., men revidert forskrift har nå berre punkt kalla organisert ferdsel (5.2). Omgrepet «organisert ferdsel» høver for turrenn og liknande, men verkar ikkje heilt dekkande for, konkurransar og ymse arrangement som ikkje er knytt til turrenn og organiserte turar. Forvaltar finn det derfor mest relevant å nytte den generelle heimelen i § 4 og naturmangfaldlova § 48 i denne saka.

Løypetraseen går ikkje tett inn på særleg sårbare lokaliteter, som t.d. hekkeplassar for rovfugl. Når det gjelder kartlegging av andre artar, er registreringane meir mangelfulle i Jotunheimen, men kunnskapsgrunnlaget er likevel vurdert som tilstrekkelig for å ta avgjerd – jf. vurderingskriteria etter naturmangfaldlovas §§ 8-10 (*kunnskapsgrunnlaget, føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming og samla belastning*). Løpet krev oppkjøring av løypetrase med snøscooter på førehand, men dette skjer etter ein etablert trase. Når det gjeld den første turen god tid i forkant for å detaljplanlegge sporet, kan ein ikkje sjå at det er nødvendig så lenge traseen skal følgje eksisterande løypenett i nasjonalparken. Det kan ikkje gjerast større avvik frå etablert løype, så detaljane kan skje ved merking. Kontrolltur rett før løpet er berre aktuelt dersom det kjem ruskevær som gjer det nødvendig å kvalitetssikre trase og merking, jf. føringar i forvaltningsplanen om å redusere motorferdsla til eit minimum..

Arrangøren bør gjennomføre informasjonsmøte for funksjonærar og deltakarar i forkant av rennet, med orientering om vernereglar for nasjonalparken jf. § 12 (*miljøforsvarlige teknikker og arbeidsmetoder*). § 11 (*kostnader ved miljøforringelse*) blir vurdert som lite relevant her.

Belastning i høve til naturmangfald og friluftsliv er begrensa med den planlagte traseen etter eksisterande løypenett. Ideelt sett burde denne typen arrangement leggjast utanom verneområde, men ein ser at sløyfa om Gjende og Bygdin gjev ein god samanheng for løpet samla, og høver godt med planlagt opplegg med Gjendesheim som eitt av sjekkpunkta i løpet. Det er ein fordel at alle sjekkpunkt ligg utanfor nasjonalparken. Ein registrerer at arrangementet i 2018 er planlagt over to dagar i 2018, med aktivitet i løypene frå fredag morgon til laurdag kveld, mot ein dag i 2017. I tillegg blir det søkt om i alt 4 dagar med motorferdsel knytt til førebuing og rydding etter løpet. Ein er skeptisk til at årets søknad legg opp til både auka motorferdsel og auka tal dagar med ekstra aktivitet i nasjonalparken. T.d. Galdhøpiggenet blir gjennomført utan ekstra motorferdsel, der både merking og rydding skjer ved hjelp av fotfolk. Men ein ser at det er urealistisk å få til dette på ein trase som går over fleire mil. Men det må vera fullt mogleg å planleggje slik at ein greier seg med 2-3 runder med snøscooter, og ikkje 4. Ein viser her til forvaltningsplanutkastet frå 2008, som føreset at konkurransar i nasjonalparken ikkje skal behøve motorferdsel for å kunne gjennomførast. Vågå kommune har heller ikkje gjeve løyve til meir enn tre turar motorferdsel.

For Galdhøpiggenet, Tinderittet og Besseggenløpet er omfanget avgrensa til at arrangementet skal kunne gjennomførast på ein dag, og det *kan* skape uheldig presedens om andre arrangement kan gå over to dagar. Men ein ser at arrangementa ikkje direkte kan samanliknast, og Jotunheimenløpet går på ei tid da det er mindre ferdsel av andre. Det blir innstilt på løyve for to løpsdagar, men dette må evaluerast nøye etter løpet.

Eit større arrangement vil styrke vårsesongen for bedriftene i området, og kan gje positive ringverknader for lokalt næringsliv. Løpet held seg til etablerte løyper, der løypeeigarane har stilt seg positive til den omsøkte bruken. Tiltaket vil i tillegg krevje godkjenning frå grunneigar – jf. motorferdsellova § 10: «Denne lov innskrenker ikke den adgang grunneier og bruker har etter gjeldende rettsregler til å forby eller begrense motorferdsel på sin eigedom». Med god oppfølging frå arrangøren si side, blir ikkje løpet vurdert å gå ut over naturmangfaldet eller å vera i direkte konflikt med verneformålet. Men ein registrerer at det er stor interesse for ulike arrangement/konkurransar i nasjonalparken, slik at samla belastning kan bli stor. Det er ei forventning om å kunne oppleve stillheit og ro i ein nasjonalpark, og ulike konkurransar som

samlar mange folk i konsentrerte område kan i sum gje ein situasjon som er i strid med siste ledd i formålsparagrafen som understrekar at «*ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving*».

Arrangementet må evaluerast nøye i etterkant, før ein eventuelt tek stilling til om det kan arrangerast fleire gonger. Arrangement og konkurransar er blant tema som inngår ved revisjon av forvaltningsplanen.

Arkivsaksnummer:	2017/6733-2	Saksbehandlar:	Magnus Snøtun	Dato:	17.11.2017
------------------	-------------	----------------	---------------	-------	------------

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	57/2017	27.11.2017

Sak - Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde - 2018 - Xreid 2018 - Xreid Norway AS

Innstilling frå forvaltar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev med heimel i § 3 pkt. 5.2 i verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde, dispensasjon til å endre vilkår i gjeldande løyve for å arrangere Xrid 2018.

Løyvet gjeld med følgjande vilkår:

- Arrangementet er planlagt 29.juni – 01.juli.
- Deltakarar og tilskodarar skal gjerast kjende med at delar av arrangementet skjer i eit verneområde, og at det skal takast særlege omsyn til naturmiljøet
- Merking av den delen av løypetraseen som går i verneområdet skal fjernast så raskt dette lèt seg gjere etter at arrangementet har funne stad
- Det skal ikkje setjast opp reklame i verneområdet
- Støy skal haldast på eit lågt nivå, t.d. skal høgtalaranlegg o.l. ikkje nyttast til anna enn vanleg/ naudsynt speakerteneste.
- Gjennomføringa av løpet skal skje i samsvar med søknaden med krav til deltakarane om utstyr for å klare seg i fjellet og satellitt-tracker og rydding av søppel mm. av baktropp.
- Statens naturoppsyn v/ Rigmor Solem skal varslast i god tid før rennet blir arrangert

Til orientering er det forbod mot motorferdsel og bruk av drone i verneområdet.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

Dokument i saka

- Søknad datert 26.10.2017 frå Xrid Norway AS ved Jan-Sigurd Sørensen.

Saksopplysningar

Bakgrunn for søknaden (utdrag frå søknaden):

«Xreid Norway er en norsk arrangør av terreng-ultraløp. Vi har i perioden 2013-2017 arrangert et årlig løp med fem ulike ruter. De tre første årene krysset løypen Hardangervidda, og hadde målgang på Gaustatoppen. Deretter bestemte vi oss for å endre konseptet, slik at vi flytter traseen til nye steder hvert år.

Vi har etablert et løpskonsept hvor opplevelser skal stå i fokus fremfor sluttid og plassering. Løpet går hovedsakelig på etablerte turstier og deltakerne må ha med seg nødvendig sikkerhetsutstyr for å klare seg i utsatt fjellterreng. Våre deltakere er en god blanding, både i alder og nasjonalitet. Totalt har vi hatt deltakere fra over 20 ulike land i løpet av femårsperioden. Deltakerne stiller til start enten alene eller i lag med opp til 4 personer.

Xreid 2018:

Vi har lagt opp til en løype på ca 106km som beveger seg på stier i randsonen til Jotunheimen

nasjonalpark. Løypen er utarbeidet basert på råd og tilbakemelding fra lokale krefter, som vi også vil tilknytte oss i forbindelse med gjennomføring av arrangementet. Vi ønsker å kunne ha 250 plasser til rådighet. De tidligere årene har vi hatt henholdsvis 50 (2013), 150 (2014), 200 (2015), 250 (2016) og 250 (2017). Vi mener at 250 er det ideelle antallet deltakere for ikke å tilføre unødvendig stor terrengslitasje samtidig som det er et tilstrekkelig volum til å sikre en god logistikk og verdiskapning på de stedene vi ønsker å arrangere løpet.

Det er viktig for oss å understreke at vi arrangerer på naturens betingelser. Vi minimerer kjøring og har ingen motorisert transport behov utover bilveier. Vi vil dessuten kunne endre løypen helt frem til start dersom uforutsette hendelser tilsier at det er nødvendig. Vi har også en baktropp som går igjennom løypen etter siste deltaker og sørger for at det ikke ligger igjen søppel etter deltakerne.

Alle deltakere, enten i singel eller lagklassen, vil utstyres med en satellitt-tracker som sender posisjon hvert 15 minutt. Disse har også en «alarm»-bryter hvis uhell skulle oppstå. Vi har en obligatorisk utstyrliste med nødvendig utstyr for å overleve på fjellet i tøft vær. Vi har en personlig gjennomgang av alle som søker om å være med og stiller strenge krav spesielt til de som ønsker å stille i singelklassen. Det er viktig for oss å minimere sannsynligheten for at vi får deltakere som ikke takler utfordringene arrangementet kan gi.

Vi har tre sjekkpunkter hvor deltakerne får mat/drikke og tilgang til bagger de leverer inn før start. Disse er ved:

- CP1 - 31km: Vetti gård
- CP2 - 55km: Tyinholmen
- CP3 - 90km: Bygdin

Utover sjekkpunktene planlegger vi sikkerhetsposter ved utsatte fjellpartier og lignende. På sjekkpunktene underveis har vi kvalifisert medisinsk personell som kontrollerer alle deltakere for å vurdere deres tilstand med tanke på om de får fortsette. I fjorårets løp ble to personer tatt ut av løpet etter slike gjennomganger.

Hva vi ønsker å få til:

- Forankre løpet med lokale næringsaktører og ressurser. Skape aktivitet, turisme, oppmerksomhet og overnattingsdøgn på disse destinasjonene.
- Engasjere lokalbefolkningen i arrangementet.
- Fremme samarbeid mellom de ulike kommuner, næringslivsaktører og institusjoner på de destinasjonene vi arrangerer.
- Påvirke unge og gamle til å sette pris på, og føle seg stolte av å bo på stedene vi besøker slik at flere ser nytten av å bruke den unike naturen de har i sin bakgård.
- Øke forståelsen av forvaltning av natur og vilt, skape et arrangement med høyt fokus på miljøvern og ydmykhet for natur og verneverdier.
- Kontrollert internasjonal turisme til utvalgte destinasjoner.

Vår erfaring fra Xreid og som medarrangører av Norseman og Expedition Amundsen er at deltagerne reiser på helgeturer i løypetraseen og legger ned tid og penger i destinasjonene omkring både før, under og etter arrangementet.»

Heimelsgrunnlag

Naturmangoldslova - verneforskrift – formål

Søknaden skal behandlast etter:

- Verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde av 14. november 2014
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009 §§ 8-12.

Organisert ferdsel er regulert i Jotunheimen nasjonalpark gjennom verneforskrifta (§3 pkt.5.2): «Organisert ferdsel som kan skade naturmiljøet, eller ferdselsformer som kan skade naturmiljøet, må ha særskilt løyve av forvaltningsstyresmakta. Forvaltningsplanen skal avklare kva for ferdsel som krev løyve».

Formålet med Jotunheimen nasjonalpark (§1) er «å ta vare på...eit høg fjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi»

- Vidare er formålet med vernet å ta vare på:
 - Eit høg fjellsøkosystem 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»

Formålet med Utladalen landskapsvernområde (§1) er «... å ta vare på eit vilt og vakkert vestlandslandskap med økologisk verdi, kulturell verdi og opplevingsverdi og som er identitetsskapande, i tilknytning til Jotunheimen nasjonalpark.»

- Vidare er formålet med vernet å ta vare på:
 - eit naturområde med eit rikt dyre- og planteliv som pregar dette.
 - eit eigenarta, ope og vakkert natur- og kulturlandskap med høg fjell, brear og geologiske avsetningar, der kulturlandskapet med beitebruk, gards- og stølsbygningar og kulturminne utgjør ein vesentleg del av landskapet sin eigenart.
 - naturmangfald som pregar landskapet med naturtypar frå lågland, dalar og skogslier til høg fjell og artar knytte til desse.
 - særprega vassdragsnatur og landskapsformer.
- Ålmenta skal ha høve til uforstyrta naturoppleving gjennom utøving av naturvenleg og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging»

Forvaltningsplan

I framlegg til forvaltningsplan frå 2008 er konkurranser definert som organisert ferdsel som krev dispensasjon frå verneforskrifta.

Arrangement har mykje positivt ved at deltakarane er på tur i verneområda. Ulemper kan vere knytte til uroing av dyre- og fugleliv, og omsyn til andre folk på tur i området og ønskje om fred og ro. I tillegg til eventuell slitasje, kan det også kome ønskje om bruk av motorferdsel for å kunne gjennomføre arrangementet. Det er gjeve løyve til arrangement i Jotunheimen og Utladalen m.a. på vilkår av at det ikkje blir nytta motoriserte hjelpemiddel unnateke til konkret skadetransport, og at dei er avgrensa i tid og med full opprydding kort tid etterpå.

Presedens

I Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde er det fleire arrangement og konkurranse årleg. Slitasje og forstyrning av verneverdiane er tema som er aktuelle for alle desse sakene. Men arrangementa er ulike og har ulik påverknad på verneverdiane avhengig av omfang, lokalitering og årstid.

Liknande arrangement i verneområdet er Fanaråken opp og Besseggløpet.

Vurdering

Xrid er eit arrangementet som ikkje er gjennomført i Jotunheimen og Utladalen tidlegare. Organisatorisk har dei erfaring frå gjennomføring på Hardangervidda, Nord-Møre og på Senja. Tilbakemeldingane frå forvaltninga i fjor er gode. Typen arrangement og omfanget gjer at arrangementet må ha dispensasjon frå §3 pkt.5.2. Omfanget av arrangementet, tidspunkt på året og tidlegare erfaring er lagt til grunn for vurderingane.

Den planlagde løypa er 106 km frå Turtagrø, over Fanaråken, til Skogadalsbøen og ned Utladalen til Vetti Gard, opp att på Vettismorki, over til Hjelledalen, over til Tyinholmen, vidare på sørsida av Bygdin via Yksendalsbu til Bygdin og i mål ved Beitostølen.

Løpet er dermed planlagt både innanfor og utanfor verneområde. Løypa er lagt både i område med ganske mange besøkande (Fanaråken, Skogadalsbøen og Utladalen) og område med få besøkande (aust i Utladalen landskapsvernområde). Sidan løypa følgjer t-merka rute i verneområde, er arrangementet lagt i sone med tilrettelegging etter forvaltningsplanen. Den vestlege delen av løypa (første del) ligg i villreinområde. På denne årstida er område del av sommarbeite for bukkane. Ved å legge løypa over toppen på Fanaråken, er løypa trekt lenger vekk frå kjenerområde enn om løypa hadde fulgt den merka stien nede i dalen. Elles er særleg hekkande rovfugl sårbare for forstyrring på denne tida (§8 i nml.).

Tidspunktet for arrangementet gjer at konfliktgraden mot verneverdiane og andre brukargrupper er redusert. Villreinsimlene har trekt ut av dette området og berre bukkane står att. Desse er mindre sårbare på denne tida. Sjølv om turisthyttene har opna og det er andre turgåarar i området, er ikkje utfarten den største på denne tida. Den største konflikten kunne vere forstyrring av rovfugl, men det er ikkje søkt om løyve til bruk av drone for medieomtale.

Omfanget av arrangementet vil påverke slitasje på sti og terreng. Løypa er lagt til merka sti, så det er liten fare for slitasje av sårbar vegetasjon. I Jotunheimen og Utladalen er det brukt ganske store ressursar på restaurering av stiar, blant anna opp til Fanaråken og noko ned Gjertvassdalen oig vidare mot Skogadalsbøen. Sidan løypa er lagt opp stien til Fanaråken, vert ikkje slitasjen vurdert å bli større enn ved Fanaråken opp (her går også mange ned).

Verneområdet Jotunheimen og Utladalen er attraktivt for arrangement og konkurransar grunna dei spektakulære omgjevnadane. Sjølv om det er ein del arrangement allereie, er det ikkje tilsvarende arrangement i dette området på denne tida av året. Det vert vurdert at den samla påverknaden på verneverdiane er akseptabelt (§10 i nml.). For å redusere påverknaden på andre brukargrupper vert det sett vilkår om at støy skal haldast på eit lågt nivå, t.d. skal høgtalaranlegg o.l. ikkje nyttast til anna enn vanleg/ naudsynt speakerteneste. Det er blir også sett vilkår at det ikkje skal settast opp reklame i verneområdet. det ikkje skal nyttast lydanelegg og settast opp reklame i verneområdetgjennomføring av arrangementet (mest aktuelt ved Vetti Gard) (§9 i nml.)

Deltakarane i konkurransen er pålagt å ha naudsynt utstyr til å klare seg i høgfjellet og alle deltakarar blir utstyrt med satellitt-tracker som viser posisjon og som kan utløysast i naudsituasjon. Det blir også etablert baktropp som eit sikkreheits- og miljøtiltak. Desse skal blant anna plukke søppel.

§§11 og 12 i nml. er ikkje aktuell for dette tiltaket.

Arkivsaksnummer:	2015/7945-7	Saksbehandlar:	Kari Sveen	Dato:	14.11.2017
------------------	-------------	----------------	------------	-------	------------

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	58/2017	27.11.2017

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2018 - 2020 - Kjøring etter Glitterheimvegen i samband med bremålinger - Norges vassdrags- og energidirektorat

Innstilling frå forvaltar

NVE får med heimel i naturmangfaldlovas § 48, jf. § 4 i verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark, dispensasjon for nødvendig biltransport etter Glitterheimvegen i samband med bremålingar i Jotunheimen nasjonalpark, jf. søknad av 07.11.17.

Dispensasjonen gjeld med følgjande vilkår:

1. Løyvet gjeld for perioden 2018-2020, og er eit supplement til løyve gitt i sak 13/2016.
2. Motorferdsla er knytt til transport av utstyr for målingar på Gråsubreen (61°39'N, 8°37'Ø). Løyvet gjeld for inntil 3 turar årleg på strekninga frå bommen og inn til Gråsubekken.
3. SNO v/ Rigmor Solem skal ha melding om dato seinast dagen før transport. Mobil 959 65 158, eller e-post rigmor.solem@miljodir.no
4. Nasjonalparkforvaltninga ber om årleg tilbakemelding ved e-post innan utgangen av året, som viser samla omfang av motorferdsel knytt til NVE si verksemd i nasjonalparken.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- Søknad om dispensasjon ved e-post av 07.11.17 frå NVE v/ Liss Marie Andreassen
- E-post av 7. november 2017 til seniorforskar Liss Marie Andreassen i NVE – orientering om verneforskrift når det gjeld kjøring etter vegen inn mot Glitterheim.
- Sak 13/2016 i nasjonalparkstyret - *Jotunheimen Nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2016-2020 - Bruk av helikopter og snøscooter for bremålingar - Norges vassdrags- og energidirektorat*

Saksopplysningar

I samband med utskifting av øydelagt lås til bommen i Veoidalen kom det fram at NVE i alle år har hatt nøklar til bommen og etablert praksis med kjøring inn til Gråsubekken med utstyr ved utføring av feltarbeid på Gråsubreen. Forvaltar var ikkje klar over denne praksisen før det kom spørsmål om utdeling av ny nøkkel. Kjøringa er ikkje heimla i verneforskrifta, og inngår heller ikkje i det fleirårige løyvet for øvrig motorferdsel som er gjeve av nasjonalparkstyret i sak 13/2016. NVE vart orientert om dette ved telefon og e-post 07.11.17.

På bakgrunn av dette søker NVE om slik utviding av det fleirårige løyvet:

«Jeg viser til vår telefonsamtale i dag. Jeg søker herved om tillatelse for motorferdsel for å kjøre i nasjonalparken i Veodalen, nærmere bestemt fra bommen ved Nasjonalparkgrensen i Veodalen til litt syd for Gråsubekken hvor vi bruker å parkere for deretter å gå opp til Gråsubreen. Det er svært nyttig for oss å kunne kjøre inn denne veien pga oppakning med breutstyr og feltutstyr og for å nok tid til arbeidet på breen. Målingen gjøres som hovedregel til fots fra Veodalen/Gråsubekken, og vi har vanligvis 2 eller 3 besøk på Gråsubreen hvert år (vår, sommer og høst).

Jeg viser ellers til vår dispensasjon for motorferdsel gitt for perioden 2016-2019 av 25.02.2016. (ARKIVKODE: 2015/7945), og vår søknad av 08.12.2015 (vår ref: 201004700- 17). Vennligst kontakt meg om dere trenger ytterligere opplysninger. Jeg ber også om å få disponere nøkkel til bommen i Veodalen slik vi har gjort tidligere, og ber om, forutsatt positivt vedtak, at nøkkelen sendes meg i posten til adressen under.»

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalt parkstyret har delegert forvaltningsmyndighet for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhald av vedtekter revidert 13.08.2015.

Verneformål – forskrift

Verneforskrifta § 3, pkt. 6.1, set eit generelt forbod mot motorferdsel i nasjonalparken. Det er ikkje noko unntak i medhald av pkt. 6.2 eller eit spesifisert dispensasjonsformål for forskning og liknande i pkt. 6.3 når det gjeld kjøring etter Glitterheimvegen.

Forvaltningsplan

Utkast til Forvaltningsplan for Jotunheimen og Utladalen frå 2008 er brukt som rettleiande dokument inntil ny forvaltningsplan ligg føre.

Formål med transporten er breforsking, og kap. 8.17. *FORSKING OG UNDERVISNING* 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. - - -»

Naturmangfaldlova

Søknaden blir vurdert etter Naturmangfaldlova § 48 og dei miljørettslege prinsippa i §§8-12. Kjøring på berrmark må behandlast etter den generelle dispensasjonsheimelen i § 4, som er erstatta av naturmangfaldlova § 48, der første ledd gjev slike føringar:

§ 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.

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.»

Presedens

Forskninga og registreringane til NVE i Jotunheimen er unike pga dei lange tidsseriane, og ein kan ikkje sjå at det vil koma mange liknande søknader. Faren for presedens er minimal.

Vurdering

Kjøring etter vegen innafor nasjonalparkgrensa krev dispensasjon etter naturmangfaldlova (nml) § 48, da kjøring i regi av NVE ikkje er blant formåla som kan skje med direkte heimel i forskrifta § 3 pkt. 6.2. Det står heller ikkje nemnt blant spesifikke formål i pkt. 6.3. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) utfører målingar på tre brear og ei isfonn i Jotunheimen. På Gråsubreen (61°39'N, 8°37'Ø) har det vorte utført massebalansemålingar sidan 1962. Breane blir besøkt 2-4 gonger i året, og registreringane omfattar massebalanse, isbevegelse, endring i frontposisjon og overflatehøgde samt meteorologi. Målingane er av stor vitenskapleg verdi både nasjonalt og internasjonalt. Storbreen, Hellstugubreen og Gråsubreen er referanseseriar til World Glacier Monitoring Service (www.wgms.ch) pga dei lange seriane. Kjøring etter bilvegen vil ikkje gå ut over verneverdiar eller verneformål. Motorferdsla har avgrensa omfang, og utgjer svært lite i høve til samla ferdsel på vegen. Målingane er ein del av mangeårige seriar som gjev verdfull kunnskap om breane og endringar over tid. Dette opnar for at ein kan gje dispensasjon i medhald av nml § 48.

Vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

- *Kunnskapsgrunnlaget* (§ 8) når det gjeld naturmangfald er 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 NVE sin aktivitet i området over fleire år viser at det er liten grunn for å frykte uføresette verknader som gjer det relevant å vise til nml § 9.
- 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 ikkje aktuelle for mange andre aktørar, og vi ikkje skape uheldig presedens.
- § 11 om at «*kostnadene ved miljøforringelse*» 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.

Arkivsaksnummer:	2017/6959-2	Saksbehandlar:	Kari Sveen	Dato:	10.11.2017
------------------	-------------	----------------	------------	-------	------------

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	59/2017	27.11.2017

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Tiltaksmidler og bestillingsdialog med Statens naturoppsyn - 2018

Innstilling frå forvaltar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen sluttar seg til at det vert søkt om tiltaksmidler via elektronisk søknad til bestillingsdialogen 2018 til følgjande tiltak – jf. vedlagt forslag til tiltaksplan:

Informasjon/tilrettelegging i tråd med besøksstrategi og forvaltningsplan

- Pilot innfallsport Sognefjellshytta ved Fv. 55 – slutføring og opning av anlegget.
- Tilrettelegging rundt informasjonstavler/skilt på Krossbu og Turtagrø i samband med implementering av ny merkevare langs Fv. 55
 - Natursti Krossbu
 - Rundtur Turtagrø
- Forprosjekt Eidsbugarden – planlegge informasjon i samarbeid med kommunen
- Kundereiseprosjekt (felles med Breheimen, Jostedalsbreen og Reinheimen)
- Nye merkevareskilt i Gjendeområdet:
 - Gjendebu – Memurubu – Gjendesheim.
 - Oppgradering Besseggen-skilt
- Bidrag til utvikling av nye utstillingar på Norsk fjellsenter i Lom
- Mobil natursti

Vedlikehald av stinettet i Jotunheimen og Utladalen. Prioritering av tiltak etter tildeling

- Vedlikehald og førebyggjande tiltak på plassar med skade eller fare for erosjon
- Vintervegen Fannaråken
- Vedlikehald Vettisfossen nede og oppe
- Kloppegging av blaute parti Krossbu – Bøverbrean
- Kanalisering og erosjonssikring av parti på stigen frå Spiterstulen mot Galdhøpiggen

Skjøtsel, vidareføring av etablert opplegg:

- Slått på Skåri, Avdalen og Vetti (heimre Utladalen)
- Styrt beite på Skåri, Avdalen og Vetti (heimre Utladalen)
- Styving/rising av alm og lind. Vedlikehald av styvingstre i heimre Utladalen
- Krattrydding/vedlikehald Guridalen
- Styrt beite ved Gjendebu (geit)
- Styrt beite ved Gjendebu (storfe)
- Kratt og skogrydding/vedlikehald Gjendebuområdet
- Slått av kve ved Gjendebu som kurs i tradisjonsformidling og biologisk mangfald

Andre tiltak

- Skuleopplegg
- Vedlikehald og drift av eksisterande tiltak

Endeleg prioritering av tiltak blir gjort på nyåret 2018, etter at tildeling av midlar er klart. Nasjonalparkstyret vurderer god besøksforvaltning som ei særleg viktig oppgåve, da dette skal

gje grunnlag for bruk av verneområda som ein ressurs for lokalsamfunnet. For å kunne nytte nasjonalparkane som merkevare og trekkplaster i reiselivet, er det nødvendig at bruken skjer på ein berekraftig måte som ikkje går ut over verneverdiane. Det må derfor satsast på informasjon, kanalisering av ferdsel utanom sårbare område, og restaurering og tilrettelegging i område definert som brukssoner som toler meir intensiv bruk.

Bestilling av tenester frå SNO:

- Oppfølging av ferdselsteljarar på Sognefjellet, ved Besseggen og mot Galdhøpiggen (eco-counter)
- Administrasjon av tilrettelegging og vedlikehald stignett. Kartlegge behov
- Oppfølging av prioriterte skjøtselstiltak i medhald av plan
- Kartlegging og overvaking av rovfuglar og villrein
- Barnas Naturoppsyn og andre skuleopplegg
- Oppsyn/kontroll av motorferdselløyve på vinterføre i samband med påska.
- Kartlegging av bygningar i nasjonalparken og landskapsvernområdet

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- *Bestillingsbrev for 2018 - Innmelding av behov for tiltaksmidler og bestilling av tenester av SNO.* Brev av 10.11.17 frå Miljødirektoratet m/ vedlegg:
 - *Strategi for bruk av tiltaksmidler 2015-2020*
 - *Skjema for innspill om ønsket SNO-ressurs*
- Besøksstrategi for Jotunheimen og Utladalen, godkjent 07.11.12, med seinare justeringar
- Dokument knytt til pilotsatsing i besøksforvaltning, Utkikkspunkt Sognefjellet m.m.
- Aktivitetsrapport 2017 frå SNO blir presentert i styremøtet ??
- Norsk fjellsenter - Søknad av 29.11.16 om tilskot til utvikling av nye utstillingar på Norsk fjellsenter i Lom - besøkscenter for nasjonalparkane Jotunheimen, Reinheimen og Jotunheimen. Kom for seint til å bli med på søknader i 2017

Saksopplysningar

Vedlegg til saka

1. Forslag til tiltaksplan 2018-2020, vidareføring av tidlegare plan, justert for prisauke. Beløp i planen er justert i høve til endring i form av momsrefusjon.
2. Bestillingsskjema til SNO

Forvaltarane og SNO vil orientere om gjennomførte tiltak i 2017 og plan for aktuelle tiltak for 2017-19 i møtet. Under saksførebuinga har det vore god dialog mellom forvaltarane og lokalt SNO, Skype-møte 20.11.17.

Det er sett opp eit felles utkast til tiltaksplan for verneområda for perioden 2018-20, sjå vedlegget. Frist for innlegging av elektronisk søknad på tiltak er 10. januar 2018.

I tillegg er bestilling/forventningar til SNO si verksemd lagt inn i eige skjema (vedlegg 2). Her er både kontroll, overvaking/registrering og utføring av skjøtsel og tilrettelegging.

I tillegg til vidareføring av skjøtsel og andre oppstarta prosjekt, ser ein følgjande nye aktuelle prosjekt for 2018, basert på eigne registreringar og innkomne innspel:

- Kundereiseprosjekt (felles med Breheimen, Jostedalsbreen og Reinheimen):
 - Begynne arbeidet med å definere kundereiser (dei store linjene - overordna)
 - Definere viktige kryss langs felles kundereiser
 - Generell informasjon som viser fleire verneområde saman og korleis kome fram (oversikt)

- Lage døme i Gaupne (Nasjonalturistveg infopunkt som Werner Harstad i Turistvegprosjektet har nemnt som eit punkt som dei vil gjere noko med. Viktig kryss for besøkande som skal til Jostedalen, Skjolden og Sognefjellet. Døme som kan brukast mange stadar)
- Besseggen-skilt
- Oppdaterte skilt (nye)
- Reparasjon skiltstativ
- Finne betre plassering av skiltet med utstyrsmann – evt. felles med Memurubu-plakat
- Utbetring langs natursti ved Gjende i samband med turistvegtilrettelegginga
- Stiltak Turtagrø
- Gjennom vollen
- Ned til brua forbi hytta
- Mot Helgedalen
- Stiltak Krossbu
- 1.prioritet: frå parkering mot brua
- 2.prioritet: steinpunkt eller kavlelegging på blaute parti mot Bøverbreen
- Stiltak Galdhøpiggstigen frå Spiterstulen.
- Kanaliseringstiltak og reparasjon av vegetasjonsslitasje (innmeldt via fjellstyret)

Vurdering

Strategi vedlagt brev av 10.11.17 frå direktoratet har slik overordna mål for forvaltninga:
«D. Strategi for bruk av tiltaksmidler

Det overordna målet for forvaltning av verneområder er at verneformålet og verneverdiene i det enkelte verneområde skal ivaretas. I forslaget til statsbudsjett for 2015 (Prop.1S (2014-2015)) sies det slik: «Dei verna områda representerer store ressursar og høve til opplevingar, samtidig som dei sikrar naturverdiar og områda sin funksjon som leveområde for planter og dyr. God forvaltning i desse områda som byggjer opp under verneformålet slik at verneverdiane ikkje blir reduserte eller øydelagde som følgje av inngrep eller bruk som ikkje er berekraftig er ein føresetnad, både for å ta vare på dei økosystema som er sikra for framtidige opplevingar og for verdiskaping i utmarkskommunane no og i framtida».

Andre relevante føringar gitt i strategidokumentet som er vedtagt bestillingsbrevet:

For besøksforvaltningstiltak gjøres følgende prioriteringer:

o Prioritet 1: Ferdigstilling av påbegynte tiltak som fremmer eller er nødvendige for å ivareta verneformålet.

o Prioritet 2: Tiltak i verneområder som har utarbeidet besøksstrategi som en del av forvaltningsplanen. I perioden 2014 – 2017 vil det bli prioritert midler til de fire nasjonalparkene (Hallingskarvet, Rondane, Jotunheimen og Varangerhalvøya) som er utvalgt som piloter for å utvikle besøksstrategier. Det vil være et årlig økende finansieringsbehov i pilotperioden.

o Prioritet 3: Tiltak i områder der det er akutt behov for å ivareta verneverdiene.

Følgende prioritering skal legges til grunn i slike områder (i prioritert rekkefølge):

1) Tiltak som ivaretar verneverdiene

2) Formidling av verneverdier

3) Tiltak for å fremme friluftslivet

o Prioritet 4: Etablering av første gangs informasjonstavler i områder hvor det er behov

Utdrag frå Bestillingsbrevet:

«Innmelding av tiltak

- Ved innmelding om tiltaksmidler for nasjonalpark- og verneområdestyrer skal styret være avsender med eget unikt navn.
- Budsjettposten 1420.31 er en statlig investeringspost og ikke en tilskuddspost. Innmeldingen skal utelukkende være for midler til tiltak i regi av styret som forvaltningsmyndighet, og ikke en liste over tiltak som kommuner, private aktører eller andre ønsker å utføre.
- Innmeldingen skal være forvaltningens liste over prioriterte tiltak som planlegges gjennomført i 2018, ikke en flerårig tiltaksliste inkludert tiltak som ikke skal gjennomføres i 2018.»

«Besøksforvaltning og implementering av merkevaren Norges Nasjonalparker

Stortinget har gjennom behandlingen av friluftsmeldingen bestemt at merkevaren Norges nasjonalparker skal implementeres. Dette blant annet for at verneområdene våre skal gis et felles uttrykk og framstå mer helhetlig.»

«Installasjoner i verneområder

Større besøksanlegg og installasjoner i verneområder må være del av en besøksstrategi for å kunne bli prioritert. Fugletårn er et tiltak som går igjen i bestillingsdialogen, og ofte er det her snakk om svært dyre anlegg. Eventuelle nye installasjoner av denne typen kan finansieres over tiltaksposten, men det vil være krav om betydelig samfinansiering for å kunne prioritere tiltaket. Videre må eierforhold og vedlikeholdsansvar avklares på forhånd.

Tiltak utenfor verneområder

For å kunne ivareta verneverdiene innenfor enkelte verneområder, er en ofte avhengig av at naturtilstanden utenfor verneområdet er god. I noen tilfeller vil det derfor være nødvendig å gjennomføre tiltak både innenfor og utenfor verneområdene for å ivareta verneverdiene innenfor verneområdet. Dette betinger samarbeid og avtale med grunneiere utenfor verneområdet.»

Jotunheimen som pilot for implementering av ny merkevare

Jotunheimen vart i 2014 tildelt ei pilotrolle for innføring av ny merkevare Ein har gjennom pilotsatsinga vorte tildelt ekstra tiltaksmidlar styrt mot. pilot innfallsport Sognefjellet, og den samla tilrettelegginga langs Fv. 55. Satsing vil gje eit synleg og godt døme på den nye merkevaren. Tilrettelegginga har vore komplisert, med utfyllande geologvurdering og diverse tilpassingar i konstruksjonen av gangbru over Fantesteinvatnet. Dette har også medført behov for ymse justeringar av anlegget rundt brua. Det er prioritert midlar til gjennomføring, sjølv om samla kostnad vart langt høgare enn kostnadsoverslaget som låg til grunn etter gjennomført mulighetsstudie og forprosjekt styrt av Miljødirektoratet. Den har vore nær dialog med direktoratet om finansiering og gjennomføring. Opning planlagt august 2018. Merkevareprosjektet legg vekt på kundereisa til dei besøkande, dvs. at besøkande skal møtast med mest mogleg einsretta informasjon og profil. Aksen over Sognefjellet er dermed viktig for utkikkspunktet på Sognefjellshytta. Informasjonstavlene ved Turtagrø og Krossbu er finansiert, og kjem opp på forsommaren 2018 (ansvar: Miljødirektoratet). Plassane rundt må tilpassast med mindre terrengtiltak for å leie besøkande inn på stinett og mot utsiktspunkt. Ved Turtagrø og Krossbu er det også svært ønskjeleg å få til mindre rundturar knytt til parkeringane langs Fv.55. Ved Turtagrø er ein godt tilrettelagt sti mot eit fotopunkt eit aktuelt forvaltningsgrep. Det er også behov for kanalisering av ferdsel over blaute parti og forbi den private hytta. Her trengst enten stiltak liknadne det ein såg i Snowdonia nasjonalpark, eller gangbaner. Ved Krossbu ligg det svært godt til rette for geologivandring inn mot nasjonalparkgrensa ved Bøverbreen, da det her er svært tydelege kvartærgeologiske formasjonar som eignar seg for formidling. Det er geologar som har arbeidd lenge i dette området som er viljuge til å bidra med fagleg rådgjeving. Slik tilrettelegging og aktivitet i og i randsonen til

verneområda vil også vera viktig for lokalbefolkninga sin bruk av områda, og barn og unge bør bli ei viktig målgruppe for naturopplevingar og kunnskapsformidling. God samhandling med lokalsamfunna vil vera avgjerande for at nasjonalparken med tilgrensande verneområde skal opplevast som ein verdi for bygdene.

Eit overordna plan for skilting for å bygge opp under kundereisa vil vera viktig for å synleggjera nasjonalparkane som ressurs. Ein slik plan må gjennomførast i samarbeid med tilgrensande nasjonalparker, og kan også knytast til Nasjonale Turistveger sitt planlagde arbeid med tilrettelegging/tiltak i kryss ved Gaupne.

Informasjon og tilrettelegging i tråd med besøksstrategien

Oppfølging og vidare utvikling av besøksstrategien som vart vedteken i 2012 må få høg prioritet i åra framover. Det er svært mange som gjestar Jotunheimen, og ein må derfor leggje stor vekt på tiltak som kan bidra til å gje turistar gode naturopplevingar utan forringing av verneverdiane. Infrastrukturtiltak som kan gje grunnlag for bærekraftig næringsutvikling i kommunane rundt nasjonalparken bør ha høg prioritet.

I områda med størst besøkstrykk trengst årlege ressursar for reparasjonar og restaurering av stinettet. Dette gjeld særleg i områda Besseggen/Gjende, Galdhøpiggen og Vettisfossen, men også på utsette strekningar langs Fv. 55, der mange stoppar og tek ein avstikkar eller lengre tur inn mot nasjonalparken. T.d. frå Krossbu mot nasjonalparkgrensa ved Bøverbreen er det mange blaute parti som krev klopplegging/stepstones, og stigen opp mot Fannaråken er prega av slitasje som følgje av stor utfart. Elles vil ein kvart år registrere punkt som krev oppfølging, avhengig av slitasje og erosjon etter smeltevatn

Informasjon ved andre innfallsportar må fornyast til ny profil så snart økonomien tillet det, og plassane med manglande eller særleg utdatert informasjon blir prioritert først.

Nye skilt Gjendebu – Memurubu – Gjendesheim blir prioritert, da Gjendområdet har svært mange besøkande, samstundes som eksisterande plakatar er i svært dårleg stand. Det er mogleg å nytte eksisterande stativ i Gjendebu og Memurubu, da desse har enkel utforming som harmonerer med ny profil. Storleik på plakatar må tilpassast. Etter eitt år med ekstra skilting etter Besseggen-ruta, kan det vera behov for tilpassing og/eller supplering av skilt.

Ved Gjende/Reinsvangen må informasjonen tilpassast formatet til Nasjonale Turistveger, som er 90x120 cm. I møte med representantar for turistvegprosjektet 22.11.16 vart det semje om at dei ville trykke alle tavlene for å sikre felles format og materialval. Karttavla har ferdig utforma design. Eventuelle tematavler blir nærare drøfta med turistvegprosjektet ved Gjende.

Vidare informasjon langs Nasjonal Turistveg Valdresflye må skje i nær dialog med turistvegprosjektet, og tilpassast konstruksjonar som blir sett opp av vegvesenet.

Innfallsporten ved Hjelle i Utladalen treng ei generell oppgradering og skilting etter ny merkevare. Det er dialog lokale aktørar, som Naturhuset og Årdal Utvikling, om eit forprosjekt i 2017/18. Konkret plan for ei større oppgradering må liggje føre før ein vurderer løyving til tiltak. Det same gjeld for betre synleggjering av nasjonalparken ved Eidsbugarden.

Oppsummering tiltak:

Det er lagt opp til at alle informasjonsplakatar må erstattast med nye i tråd med merkevaren, men behovet for nye stativ må vurderast for kvar enkelt plass. Fullstendig utskifting av informasjonsmateriell ved alle innfallsportar treng eit lengre perspektiv enn dei tre åra som tiltaksplanen dekkjer. Ein må vera førebudd på å ta ut eller justere enkelte tiltak når ein ser endeleg tildeling. Enkelte av dei foreslåtte tiltaka kan gjennomførast med redusert nivå – t.d. redusere omfanget av skjøtsel, eller ta ut att tiltak. På enkelte tiltak kan det vera aktuelt med spleiselag med andre aktørar, slik at bidraget frå nasjonalparkmidlane kan justerast.

Det er nasjonalparkstyret som gjer dei endelege prioriteringane, etter at midlane er fordelt av Miljødirektoratet på nyåret i 2018.

Annan informasjon – samarbeid med andre

I tillegg til tradisjonell informasjon med plakatar og brosjyre, satsa nasjonalparkstyret på digital presentasjon av opplevingar i verneområda. Turplanleggingsverktøyet Turapp Jotunheimen (nå kalla Outtt) vart bygd opp med ca. 35 opplevingar knytt til dei ulike innfallsportane. Noregs nasjonalparkkommunar og nasjonalparklandsbyane vart inviterte til eit mogleg samarbeid, men ein har ikkje lukkast med å finne ein god driftsmodell. Miljødirektoratet ønskjer ikkje å binde opp tiltaksmidlar på denne typen drift, og samarbeidet vart avslutta i 2017.

Informasjonscenter er eit tredje element i informasjonen. Søknad frå Norsk Fjellsenter om bidrag til utvikling av nye utstillingar har ei finansieringsplan med spørsmål om bidrag på 250.000 kroner frå kvar av nasjonalparkane Jotunheimen, Breheimen og Reinheimen. Bidraget kan fordelast over fleire år, og der blir tilrådd søknad om inntil 100.000 over bestillingsdialogen i 2018.

Kunnskapsgrunnlag og ivaretaking av verneverdiar

Det er og behov for auka kunnskap om verneområda, da eldre verneområde som Jotunheimen og Utladalen manglar omfattande kartleggingane av biologisk mangfald og brukarinteresser, som er standard i nye verneplanprosessar. Som pilot i Merkevareprosjektet, vart det i 2014/2015 kartlagt delar av verneområdet etter det nye systemet NiN. Resultata ligg framleis til bearbeiding i direktoratet før presentasjon.

Sårbarheitsvurdering og kartlegging av rovfugl som dekkjer heile verneområdet er teke inn som eit ledd i forvaltningsplanarbeidet, og ein vil få ein rapport for Vest-Jotunheimen i 2018. Ein har også fått utført betre samanstilling av kunnskapsgrunnlaget for villrein, og eit grunnlagsarbeid knytt til endra reglar for sykling og organisert riding. Med desse utgreiingane vil ein ha tilfredsstillande kunnskapsbakgrunn for revisjon av forvaltningsplanen, men det er fleire fagområde som bør få betre registreringar etter kvart som ein har kapasitet og ressursar. Det er t.d. ønskjeleg å arbeide meir med kulturminneregistreringar i samarbeid med dei respektive fylkeskommunane, både for å ta vare på kulturminna og for å kunne formidle historia til besøkande.

Naturrettleing:

Eigen naturrettleiar i sommarsesongane 2009-2014 fungerte både som eit servicetilbod og eit ledd i arbeidet for å sikre at bruk ikkje går ut over verneverdiane. Som følgje av generelle nedskjeringar på nasjonalparkbudsjetta i 2015 har det etter dette ikkje vore rom for denne tenesta, noko som er svært beklageleg. Rettleiarfunksjonen i SNO er også sterkt nedtona.

Skjøtsel (skjøtselsbudsjett administrert av SNO):

Skjøtsel i Gjendebu og i Utladalen vert planlagt vidareført, jf. føringar i bestillingsbrevet: *«Skjøtselstiltak i verneområder krever oppfølging over mange år. Allerede igangsatte prosjekter binder en stadig større del av tildelte midler, og begrenser handlingsrommet. Å oppgi allerede igangsatt skjøtsel innebærer som hovedregel at investeringen går tapt.»*

Skjøtselstiltaka i Utladalen har gått over fleire år og er omfattande. Dei siste 4-5 åra er skjøtselen også utvida til Øvre Utladalen. Framlegg til skjøtselsplan har vurdert dei ulike skjøtselsområda i Utladalen og tilrår vidareføring, men rangerer også dei ulike områda. Skjøtsel av kulturmark er ressurskrevjande og krev innsats over tid. Ei utviding betyr derfor at ein bind opp ressursar for åra framover, da det har liten hensikt å berre utføre eingongstiltak. Ved prioritering av skjøtselsområde vil styret samstundes gje signal om at tiltaket bør ha høg prioritet også i åra framover. Prioritering mellom tiltaksområde bør vere fagleg forankra i skjøtselsplanen. Ved eventuelt behov for prioriteringar må verneverdi ha stor vekt, og tiltak i samarbeid med aktive drivarar i landbruket vil også ha stor verdi for lokal forankring og bidrag til verdiskaping.

SNO og andre prioriterte aktivitetar

Ferdselsteljing

Forvaltninga kan bestille særlege fokusområde innan SNO gjennom innmelding på skjema. Nye tiltak i 2015 var tilrettelegging av ferdselsteljarar på Sognefjellet og ved Knutshø. Teljinga ved Sognefjellet var planlagt å gå over ein treårsperiode, men her må ein søkje om utviding til 2018 for å få teljing både før og etter tilrettelegginga rundt Fantesteinvatnet.

Ferdselsregistreringar blir vurdert som eit viktig verkemiddel for å kartleggje bruksmønster og hauste erfaringar, for å kunne vurdere tiltak for å skjerme sårbare område og styre ferdsel til mindre sårbare periodar.

Kunnskapen ein har fått gjennom teljingane på Knutshø i 2015-16 viser at det er behov for å arbeide for å styre ferdselen meir mot seinsommaren og hausten, når fuglelivet er mindre sårbart overfor forstyrningar. Det foregår i dag organisert aktivitet som gjev svært stor utfart over Knutshø i juni, som er ein sårbar periode (Rapport med sårbarheitsvrudering fugl i Aust-Jotunheimen). Teljar ved Knutshø vart i 2017 flytta til Besseggen-stigen for å få meir konkrete trafikktiltal her. Det er ønskjeleg med to år registrering. Siste teljaren blir flytta mot stigen frå Spiterstuen mot Galdhøpiggen, for å få betre samla trafikktiltal for Galdhøpiggen.

Kartlegging av stislitasje og administrasjon av stiltak

Tilrettelegging og vedlikehald av stigar er framheva som nødvendige tiltak i besøksstrategien. Forslag til stigtak i tiltaksplan er basert på registrerte behov i felt. SNO har stor lokalkunnskap om god kompetanse på praktisk stiskjøtsel, og sørgjer for best mogleg utnytting av tiltaksmidlane på dette området.

Kontroll og registreringar

Fleirårige motorferdselløyve og løyve med fleire turar årleg bør år om anna kontrollerast gjennom stikkontrollar, helst i tilknytning til påska. Ferdige byggetiltak bør kontrollerast opp mot gitt dispensasjon, og ny status for det aktuelle anlegget bør oppdaterast.

Registrering av sårbare artar bør vidareførast, m.a. med sjekk av utvalde hekkelokalitetar og oppfølging av situasjonen for villreinen i Vest-Jotunheimen. Stammen blir vurdert som svært sårbar. Dette er arbeid som i stor grad kan kombinerast med andre oppsynsoppgåver.

Styret blir og invitert til å koma med innspel når vi går gjennom tiltakslista i møtet.