



Verneområdestyret
Setesdal Vesthei,
Ryfylkeheiane og
Frafjordheiane

Møteinnkalling

Utvalg: Verneområdestyret for SVR

Møtested: , Hjelmeland

Dato: 11.08.2022

Tidspunkt: 09:00

Eventuelt forfall må meldes snarest til nasjonalparkforvalter. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Saksliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv-saksnr
ST 32/22	Godkjenning av innkalling og saksliste		
ST 33/22	Val av en representant til å skrive under møteprotokollen saman med styreleiar		
ST 34/22	Orienteringer		
RS 64/22	Referatsaker		
RS 65/22	Avslag på søknad om landingsløyve for helikopter. Veringsdalen. Gnr. 1, bnr 8 og 9. Birgit Breive Lidtveit. Bykle kommune.		2022/4736
RS 66/22	Innvilga søknad om dispensasjon til mhelikoptertransport av felt villrein frå faste landingsplassar i Dyraheia landskapsvernområde, gnr/bnr, 187/1, Suldal kommune - Kjetil Berekvam		2022/5513
RS 67/22	Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport av felt villrein frå Urdevasskvelven i SVR landskapsvernområde, gnr/bnr, 6/1, Bykle kommune - Svein Tveit		2022/5989
RS 68/22	Avslag på søknad om landingsløyve for helikopter. Odd Bilstad. Såvatn. Valle kommune.		2022/5209
RS 69/22	Innvilga søknad om dispensasjon om bruk av ATV til Øvre Espedalsstøl i Fraffjordheiane landskapsvernområde, gnr/bnr, 248/1, Sandnes kommune - Mindor Holte		2022/5881
RS 70/22	Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport til Dam Vestre Kaldavatn i Dyraheio landskapsvernområde, gnr/bnr, 40/1, Suldal kommune - Statkraft Energi AS		2022/5872
RS 71/22	Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport av felt villrein frå Urdevasskvelven i SVR landskapsvernområde, gnr/bnr, 6/1, Bykle kommune - Reidar Johan Sandal		2022/5992
RS 72/22	Svar på søknad om transport av ved frå nytt vedlager ved Beinlei til turisthyttene Hovatn, Storsteinen og Eidavatn, SVR og Lusaheia landskapsvernområder, Bykle og Hjelmeland kommunar		2022/5507
RS 73/22	Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport av felt villrein frå faste landingsplassar i Dyraheio landskapsvernområde, gnr/bnr, 187/1, Suldal kommune - Kurt Berekvam		2022/5512
RS 74/22	Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport av felt villrein frå faste landingsplassar i Dyraheio landskapsvernområde, gnr/bnr, 187/1, Suldal kommune - Jostein Lassen		2022/5514

RS 75/22	Innvilga søknad om dispensasjon til bruk av ATV til Øvre Espedalsstøl i Frafjordheiane landskapsvernområde, gnr/bnr, 248/1, Sandnes kommune - Unni Espedal	2022/5615
RS 76/22	Innvilga søknad om endra tidsramme for dispensasjon til helikoptertransport til Skitstøl i Dyraheio landskapsvernområde, gnr/bnr, 56/1, Suldal kommune - Stavanger turistforening	2021/5884
RS 77/22	Innvilga søknad om dispensasjon til utlegging av skjellsand og helikoptertransport til Sandvatn i Frafjordheiane landskapsvernområde, gnr/bnr, 61/1 i Gjesdal kommune og gnr/bnr, 12/1 i Sirdal kommune - Stavanger turistforening	2022/5873
ST 35/22	Uttale til sti- og løypeplan for Kvinesdal kommune.	2020/5702
ST 36/22	Førebuande klagehandsaming. Avslag på søknad om landingsløyve for helikopter. Veringsdalen sameige. Bykle kommune.	2022/4736
ST 37/22	Revidert søknad om dispensasjon til helikoptertransport i samband med filmopptak på Kjerag i Frafjordheiane landskapsvernområde, gnr/bnr, 221/1, Sandnes kommune - Film in Norway	2022/6124
ST 38/22		
ST 39/22	Eventuelt	

ST 32/22 Godkjenning av innkalling og saksliste
 ST 33/22 Val av en representant til å skrive under møteprotokollen saman med styreleiar
 ST 34/22 Orienteringer
 RS 64/22 Referatsaker
 RS 65/22 Avslag på søknad om landingsløyve for helikopter. Veringsdalen. Gnr. 1, bnr 8 og 9. Birgit Breive Lidtveit. Bykle kommune.
 RS 66/22 Innvilga søknad om dispensasjon til mhelikoptertransport av felt villrein frå faste landingsplassar i Dyraheia landskapsvernområde, gnr/bnr, 187/1, Suldal kommune - Kjetil Berekvam
 RS 67/22 Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport av felt villrein frå Urdevasskvelven i SVR landskapsvernområde, gnr/bnr, 6/1, Bykle kommune - Svein Tveit
 RS 68/22 Avslag på søknad om landingsløyve for helikopter. Odd Bilstad. Såvatn. Valle kommune.
 RS 69/22 Innvilga søknad om dispensasjon om bruk av ATV til Øvre Espedalsstøl i Frafjordheiane landskapsvernområde, gnr/bnr, 248/1, Sandnes kommune - Mindor Holte
 RS 70/22 Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport til Dam Vestre Kaldavatn i Dyraheio landskapsvernområde, gnr/bnr, 40/1, Suldal kommune - Statkraft Energi AS
 RS 71/22 Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport av felt villrein frå Urdevasskvelven i SVR landskapsvernområde, gnr/bnr, 6/1, Bykle kommune - Reidar Johan Sandal
 RS 72/22 Svar på søknad om transport av ved frå nytt vedlager ved Beinlei til turisthyttene Hovatn, Storsteinen og Eidavatn, SVR og Lusaheia landskapsvernområder, Bykle og Hjelmeland kommunar
 RS 73/22 Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport av felt villrein frå faste landingsplassar i Dyraheio landskapsvernområde, gnr/bnr, 187/1, Suldal kommune - Kurt Berekvam
 RS 74/22 Innvilga søknad om dispensasjon til helikoptertransport av felt villrein frå faste landingsplassar i Dyraheio landskapsvernområde, gnr/bnr, 187/1, Suldal kommune - Jostein Lassen
 RS 75/22 Innvilga søknad om dispensasjon til bruk av ATV til Øvre Espedalsstøl i Frafjordheiane landskapsvernområde, gnr/bnr, 248/1, Sandnes kommune - Unni Espedal
 RS 76/22 Innvilga søknad om endra tidsramme for dispensasjon til helikoptertransport til Skitstøl i Dyraheio landskapsvernområde, gnr/bnr, 56/1, Suldal kommune - Stavanger turistforening
 RS 77/22 Innvilga søknad om dispensasjon til utlegging av skjellsand og helikoptertransport til Sandvatn i Frafjordheiane landskapsvernområde, gnr/bnr, 61/1 i Gjesdal kommune og gnr/bnr, 12/1 i Sirdal kommune - Stavanger turistforening



Verneområdestyret
Setesdal Vesthei,
Ryfylkeheiane og
Frafjordheiane

Postadresse
Postboks 504
4804 ARENDAL

Besøksadresse
Setesdalsmuseet Rysstad,
Setesdalsvegen 3273, 4748
Rysstad

Kontakt
Sentralbord: +47 37 01 75 00
Direkte: +47
finavjth@statsforvalteren.no
www.svr.no

Saksfremlegg

Arkivsaksnr: 2020/5702-0

Saksbehandler: Jørn Trygve Haug

Dato: 01.08.2022

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Verneområdestyret for SVR	35/22	11.08.2022

Uttale til sti- og løypeplan for Kvinesdal kommune.

Forvalters innstilling

Verneområdestyret syner til forslag sti- og løypeplan for Kvinesdal kommune dagsett 17.6.2022. Vidare syner verneområdestyret til sin uttale til oppstartsmelding for planarbeidet gjeven i styremøte 16.9.2020.

Verneområdestyret vil gi ros til kommunen som no har jobba fram eit forslag til sti- og løypeplan. Planen vil bli eit viktig verktøy for å styre og kanalisere ferdsla frå utfartsområda i åra framover. Realisering av dei delane av planen som ligg innafor vernegrensa vil i dei fleste tilhøva vera søknadspiktig etter verneforskrifta. Verneområdestyret sin uttale til planforslaget vil vera styrande for handsaming av desse søknadane.

Verneområdestyret har følgjande merknadar til planforslaget:

- Konsekvensvurderinga som følgjer planen er for grovmaska og generell til å gi eit godt avgjersgrunnlag i saka. Det saknast også ei overordna vurdering knytt til samla belastning inkludert kva mengde ferdsel traseane skal dekke.
- Verneområdestyret vil kunne godkjenne vidareutvikling av preparert skiløype til Knaberøysa som ei rundløype føreset at kommunen vel *Forslag 1* i planen.
- Vinterløypa *Storafjellet* vil kunne fungere som eit springbrett for vidare ferdsel inn i villreinområdet og verneområdet. Om denne vert etablert bør det utarbeidast særskilde rutinar for når den kan opnast/stengast som følgje av villrein i området.
- Verneområdestyret ber om at vinterløypa til *Kvina gruver* som ligg innafor vernegrensa vert teken ut av planforslaget. Det same gjeld sommarløypa *Kvina gruver – Ljosland*. Det kan ikkje påreknast at det vert gjeven dispensasjon frå verneforskrifta til merking eller annan tilrettelegging av desse.
- For området Nesjen bør planen supplerast med planar for styring og kanalisering av ferdsel på barmark.

- Konflikt mellom hekkelokalitetar for rovfugl og dei einskilde traseane kunne med fordel vore grundigare vurdert. Planen er ikkje avklarande ei høve til denne problemstillinga.
- Planane om ei ny turisthytte ved Bergetjønn er ikkje omtalt i planen. Verneområdestyret legg difor til grunn at ei slik turisthytte ikkje lengre er aktuell. I motsett fall må planen supplerast med korleis løypenettet skal ta høgde for dette og korleis det vil påverke ferdselsmønsteret og verneverdiar slik styret ba om i uttalen til oppstartsmeldinga.
- For preparering av skiløyper i verneområdet må det vera rutinar for korleis desse kan opnast/stengast om det er villrein i områda. Slike kunne med fordel vore teken med i retningslinene i planen.

For nærare grunngjeving av merknadane syner verneområdestyret til saksutgreiinga.

Saksopplysninger

Kvinesdal kommune har sendt på høyring forslag til sti-og løypeplan for nordleg del av kommunen. Frist for uttale er sett til 9.9.2022. Forvaltar syner til plandokumenta som er tilgjengeleg på kommunen si heimeside: [Kvinesdal kommune_planforslag](#)

Planen er utforma som ein temaplan som vil vera retningsgivande for arealbruken. Hovudmålet med planen er å legge til rette for eit godt utvikla løypenett som gir gode naturopplevingar som samtidig er minst mogleg i konflikt med villreinen sine leveområde og andre naturomsyn. Planen omfattar nordleg del av kommunen som omfattast av Heiplanen.

Nokre av løypene ligg heilt eller delvis innfor *Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde*. Planen har eit særleg fokus på dei lengre løypene inn i fjellet nord og aust for Knaben, samt nye løyper ved Nesjen heilt nord i kommunen. Det er gjort ei konsekvensvurdering av alle forslag til nye løyper og ut i frå dette vurdert om løypene skal takast inn i planen. Eksisterande sommar- og vinterløyper er også med i planforslaget.

I planen er det føreslått sju nye trasear for vinterløyper og to nye trasear for sommarløyper. Av desse går følgjande i, eller nær opp til, verneområdet.

Nye vinterløyper, sjå også kart 1 nedanfor.

Knaberøysa

Eksisterande preparerte skiløype inn til Knaberøysa er foreslått utvida som ei rundløype. For rundløypa er det føreslått to alternativ, *Forslag 1* og *Forslag 2*, der *Forslag 2* går noko lengre nordover. Kommunen si vurdering er at *Forslag 2* utfordrar nasjonalt villreinområde noko meir enn *Forslag 1*. Både rundløypene ligg for ein stor del i verneområdet. Det er berre aktuelt å ta med eit av alternativa i endeleg plan.

Sandtjødnet

Føreslått som ei rundløype kring Sandtjødn. Løypa er ei forgreining frå løypa som i dag vert preparert opp frå Knabenvegen til Knaben 1 gruve. Frå Sandtjødn er det ein snau kilometer inn til vernegrensa.

Storafjellet

Traseen er ei forlenging av eksisterande løype til Knaben 1 gruve. Ligg i dalføret mellom Storafjellet og Grunnevassknuten om lag ein halv kilometer utanfor vernegrensa.

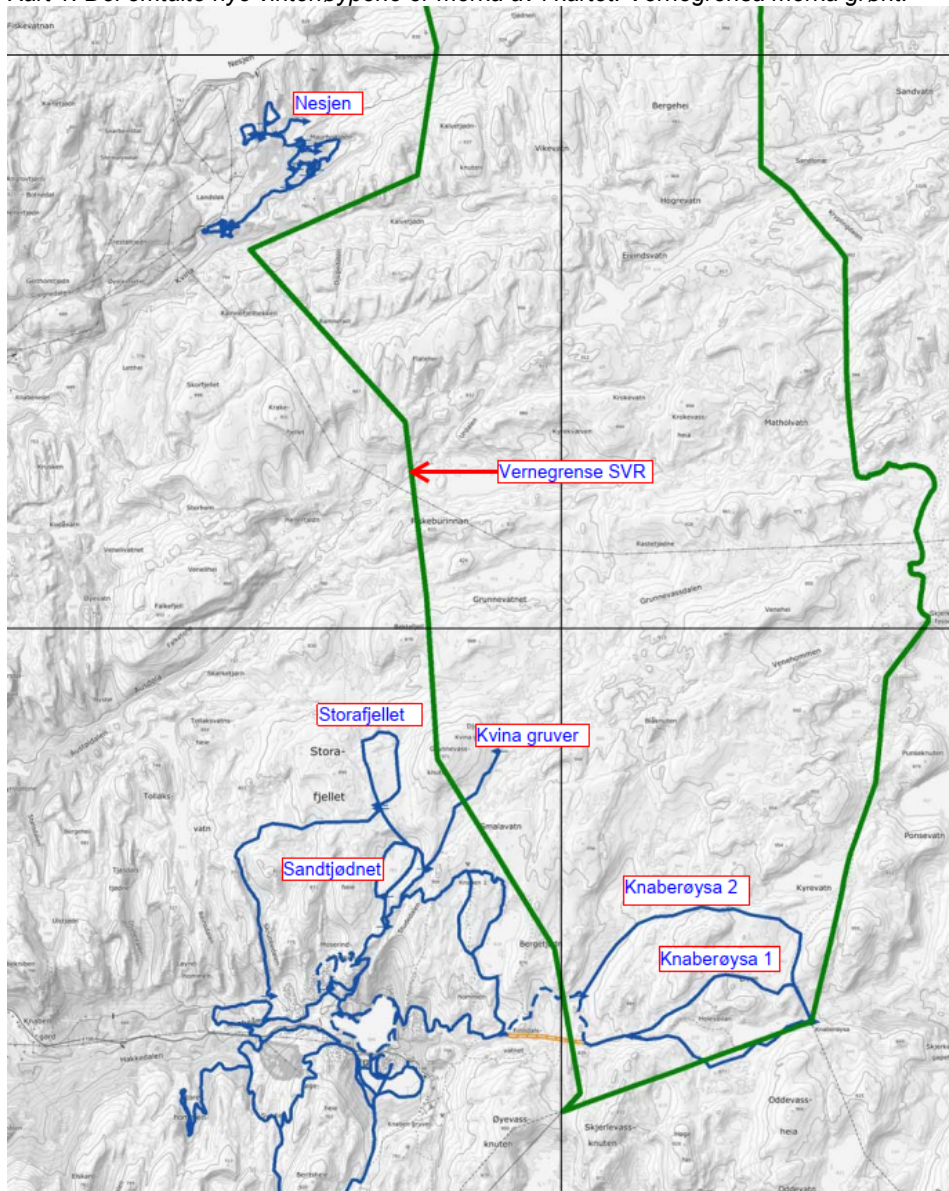
Kvina gruver

Trase vidare frå Sandtjødne. Siste del av løypa, dvs. om lag ein tredel, ligg i verneområdet. Planlagt som tur/retur løype. Det går fram av planforslaget at ein del nyttar traseen i dag. Kommunen ønskjer traseen med i planen men at den berre vert merka og ikkje preparert.

Nesjen

Ligg ved Kvifjorden lenger nord i kommunen. Det er godkjend for hytteutbygging i området men med rekkefølgjekrav om sti- og løypeplan før utbygging. Det er føreslått fleire kortare rundløyper sentralt på Nesjen med samla lengde 9 km. I planforslaget vert det understreka viktigheita av å kanalisere ferdsla bort frå villreinområdet mot aust og grensa til Åseral. Frå hytteområdet og føreslåtte trasera er det om lag ein kilometer inn til vernegrensa.

Kart 1. Dei omtalte nye vinterløypene er merka av i kartet. Vernegrensa merka grønt.



Nye sommarløyper, sjå også kart 2 nedanfor

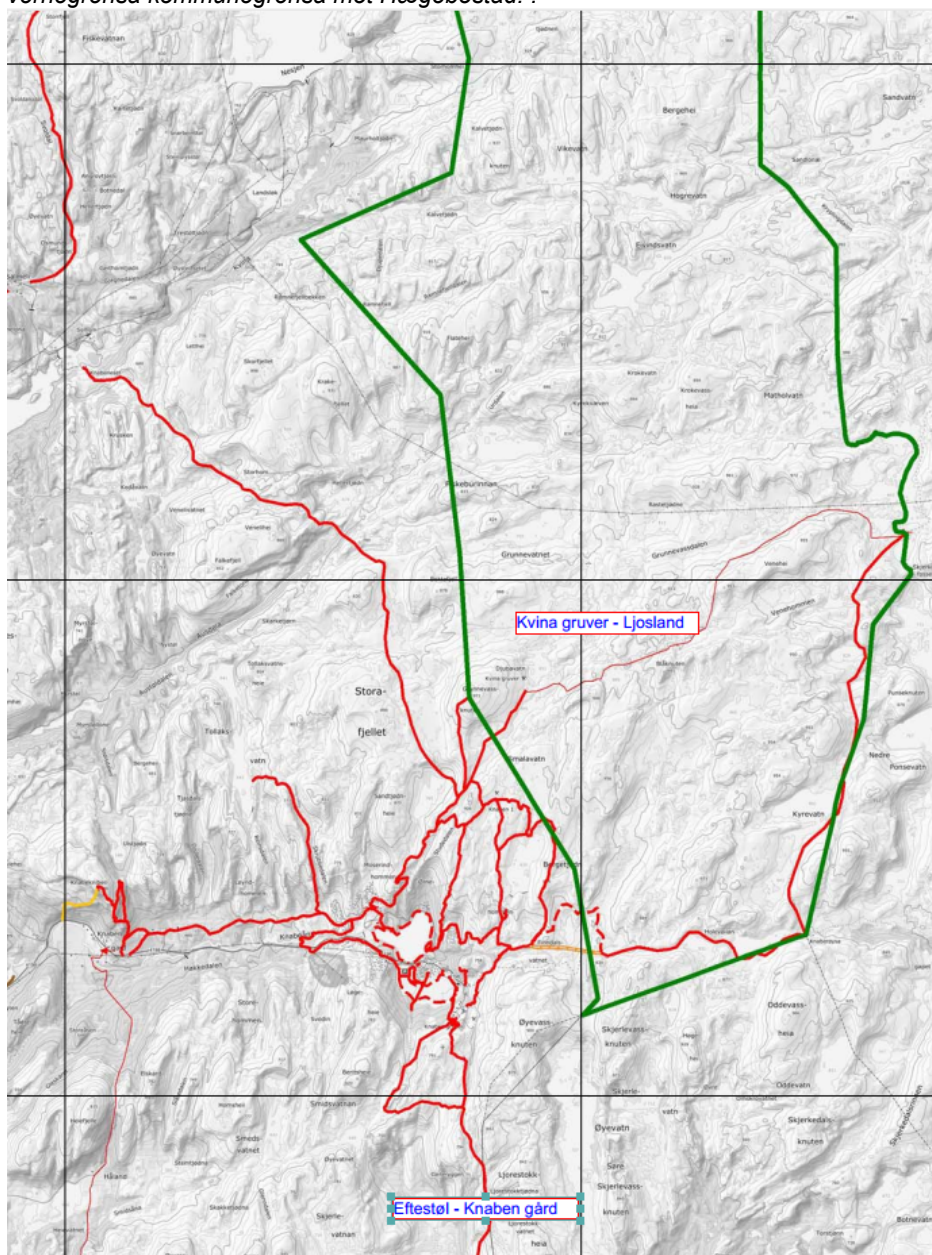
Kvina gruver - Ljosland

I planomtalen er løypa omtala som historisk vandrerute som var i bruk fram til 1950-åra. Løypa er ikkje merka eller skilta i dag. Foreslått løype kryssar kommunegrensa for Åseral ved Skjerkeknuten der den kjem på merka sti mellom Knaberøysa og Ljosland. Traseen ligg i sin heilskap i verneområdet. Det er lagt opp til at løypa skal merkast på gamlemåten med vardar (nøddingar).

Eftestøl – Knaben gard

Gammel ferdselsveg mellom Knaben og Eftestøl. Går sørover frå Knaben relativt nær op til vernegrensa.

Kart 2. Dei omtalte nye sommarløypene er merka av i kartet. Vernegrensa merka grønt. Sørover frå Knaben følgjer vernegrensa kommunegrensa mot Hægebostad. .



Verneområdestyret har tidlegare uttalt seg til oppstart av planarbeidet i møte 16.9.2020. Følgjande uttale vart gjeven:

«Verneområdestyret syner til melding om oppstart av arbeid med sti- og løypeplan i Kvinesdal kommune datert 9.6.2020. Det er lagt stor vekt på kommunale sti- og løypeplanar i besøksstrategien for SVR og det er flott at kommunen tar til med arbeidet. Det er positivt at omsyn til natumangfold, og villrein spesielt, skal leggest særleg vekt på i planarbeidet.

Verneområdestyret har følgjande innspel til planarbeidet:

- Vidare planlegging må ta omsyn til villreinens bruk av desse områda og sikre at auka menneskeleg ferdsel vert styrt og kanalisert på ein god måte. Vurdering av samla belastning er vesentleg i den samanheng. Det er viktig at utfart frå Knaben, og eventuelt Nesjen på sikt, vert sett i samanheng med utfart i frå Åseral side av grensa slik at ein ikkje lagar nye aust-vestbarrierar for villreinen. Som hovudregel bør eventuelle nye sommar- og vinterløype leggest som rundløyper på kantane av høgheia.
- Kommunen bør ha merksemd på hekkelokalitetar for rovfugl ved planlegging av aktivitetar og eventuelle nye sommar og vinterløyper
- Om det er aktuelt å gå vidare med planlegging av ei ny turisthytte ved Bergetjønn på Knaben, må sti- og løypeplanen syne kor eit løypenett knytt til hytta er tenkt og korleis det vil påverke ferdselsmønsteret og verneverdiar i verneområdet.
- Verneområdestyret syner til tiltak på Knaben i besøksstrategien for SVR. Verneområdestyret ønskjer ei realisering av desse i nært samarbeid med Kvinesdal kommune. Det kan søkast om tiltaksmidlar frå SVR for realisering av tiltaka.
- Ved eventuell vedlikehald av merkinga på den gamle ferdselsåra mellom Knaben og Ljosland bør dette skje etter føringar i Merkehandboka
- Verneområdestyret er negativ til etablering av ei ny merka vinterløype mellom Knaben og Lakkenstove/Ljosland. Dette vil opne nye område for ferdsel som i dag vert nytta av villrein gjennom vinteren. Ei slik løype er heller ikkje i tråd med Åseral kommune sin sti- og løypeplan for nordleg del av Åseral
- Ei vidareutvikling av eksisterande maskinpreparerte løype til Knaberøysa bør skje som ei rundløypa attende til Knaben slik kommunen har nemnd i oppstartsmeldinga. Traseen må leggest slik at det ikkje vert naudsynt med inngrep i terrenget.
- For maskinpreparering av alle skiløyper i verneområdet krevst dispensasjon frå verneforskrifta. Rutinar for opning/stenging av løyper bør innarbeidast i planen.

Verneområdestyret syner til saksframstillinga i sin heilskap.

Verneområdestyret ber om at det vert halden ein tett dialog med forvaltningssekretariatet i det vidare planarbeidet om tema og problemstillingar som er relevant for verneområdet»

Vurdering

Kvinesdal kommune skal ha ros for at dei no har jobba fram eit forslag til sti- og løypeplan. Slike planar er av dei viktigaste verktøya ein har for å styre og kanalisere ferdsel ut i frå utfartsområde.

Realisering av dei delane av planen som ligg innafor vernegrensa vil i dei fleste tilhøva vera søknadspliktig etter verneforskrifta. Dette gjeld til dømes opparbeiding og merking av nye løyper, samt bruk av snøscooter eller løypemaskin for oppkøyring og merking av skiløyper. Verneområdestyret sin uttale til planforslaget vil vera styrande for handsaming av desse søknadane.

Generelt om planforslaget

Kartgrunnlaget som følgjer planforslaget er mangelfullt til å få eit heilskapleg bilete av kva som ligg i forslaget. Med fordel burde det vore lagt ved eit meir detaljer kart som klart skilja eksisterande trasear i høve til nye.

Til planforslaget følgjer ei konsekvensvurdering av dei einskilde forslaga til nye sommar og vinterløyper. Gjennomgåande er denne for grovmaska og generell til å opplyse saken i særleg grad. Det vert synt til utfordringar og mogleg konflikt men utan at det vert vidare utdjupa kva som konkret ligg i dette. Til dømes når det gjeld tema villrein der nokre trasear får kategori raudt i konsekvensvurderinga, men utan at det er utdjupa dei konkrete konsekvensane av auka ferdsel i villreinområdet eller omfang av denne. Vidare er det ikkje gjort ei vurdering av dei mange eksisterande traseane og om det er nokre av desse som er problematiske i høve til verneområdet og naturmangfald, og såleis bør leggst ned eller leggst om. Ei slik vurdering av eksisterande trasear er særleg vektlagt i besøksstrategien for SVR. Forvaltar saknar også ei meir overordna vurdering knytt til samla belastning inkludert kva mengde ferdsel traseane skal dekke. Planen kunne med fordel hatt ei hatt ei klarare kopling til dei utbyggingsplanane som ligg føre i områda Nesjen og Knaben.

Bakteppe for vurdering av planforslaget i høve til villrein.

Forvaltar er av den formeining at ferdsel frå utfartsområde og inn i villreinområdet vil bli ei aukande utfordring i høve til å ta vare på villreinstamma i åra framover. Til ein viss grad kan slik ferdsel styrast og kanalisert, men vel så viktig er kor og kva mengde hytteutbygging som skjer i dei ulike områda.

Nordleg del av Kvinesdal har historisk vore vinterbeite for alle type dyr, samt barmarksbeite for bukk. Dette er framleis tilfelle sjølv om bruken har vore låg dei siste ti-åra. Særleg viktig er desse heiområda i vintrar det høgheia lengre nord isar ned.

Dei siste 3 – 4 åra synast villreinen i aukande grad å ta i bruk områda austover frå Knaben og Nesjen. Særleg gjennom vinteren er det observert fleire mindre flokkar i grenseområda mellom Åseral og Kvinesdal. Nokre av desse vert også ståande att gjennom sommaren. Samstundes er heia smal i utstrekning og påverka av ferdsel frå utfartsområda på Knaben og frå Røysland (Lordehytta), Ljosland og Bortelid i Åseral. Det er særst viktig at det vert laga nye barrierar på tvers av heia slik at denne sørlege tangen går ut av bruk. Gjennomgåande kan ein styre mykje av ferdsel etter kor ein legg til rette. Ein skal likevel vera medviten om at særleg på seinvinteren med godt skiføre vil mange ta seg vidare frå det etablerte løypenettet.

Vurdering av forslaga til nye vinterløyper

Eksisterande trase til Knaberøysa er «akseptert» gjennom besøksstrategien for SVR og løyvet som er gjeven for maskinpreparering. Maskinpreparering av traseen er også gjeven ein særskilt dispensasjonsheimel i verneforskrifta. Vidareutvikling av denne som ei rundløype vil venteleg gjere den meir nytta, også som følgje av vidare hytteutbygging på Knaben. Med ei rundløype vil truleg meir av ferdsel styrast attende til Knaben i staden for vidare inn i verneområdet.

Etablering av ei rundløype er i tråd med verneområdestyret sin tidlegare uttale. Forvaltar vil difor tilrå ei slik rundløype men med klart atterhald om at kommunen godkjenner *Forslag 1* (Knaberøysa 1 i kart 1), då dette i mindre grad opnar nye delar av heia for utfart enn *Forslag 2* (Knaberøysa 2 i kart 1).

Løypeforslaga *Storafjellet* og *Sandtjødn* ligg utanfor verneområdet men delvis i nasjonalt villreinområde. Særleg traseen *Storafjellet* vil kunne fungere som eit springbrett for vidare ferdsel inn i verneområdet. Om denne vert etablert bør det utarbeidast særskilde rutinar for når den kan opnast/stengast som følgje av villrein.

Traseen *Kvina gruver* er den som strekk seg lengst nord og aust i verneområdet. Kommunen ønskjer den med i planforslaget men berre som merka løype, ikkje preparert. Forvaltar oppfattar det slik at dette er ein trase som i nokon grad vert nytta gjennom vinteren. Med betre tilrettelegging i form av merking vil det venteleg vera fleire som nyttar denne. Forvaltar vil tilrå at traseen frå vernegrensa og til Kvina gruver vert teken ut av planen. Dette grunngjeven med at ein slik einvegs trase vert eit springbrett for vidare ferdsel inn i verneområdet der det jamnleg vert observert villrein. Traseen er ikkje i tråd med verneområdestyret si uttale til oppstartsmeldinga om at nye løyper bør leggst som rundløyper på kanten av høgheia.

Traseane ved Nesjen ligg i sin heilskap utanfor verneområdet. Utan å kjenne mengde hytter som er godkjend kring Nesjen synast ei samla mengde på 9 km. løyper å vera særst lite i høve til kva som vil bli etterspurt ved ei framtidig hytteutbygging. Forvaltar vil understreke viktigheita av at det ikkje på sikt vert planlagt trasear austover mot Åseral og Ljosland, då ein med dette effektivt kan snøre av trekk av villrein mellom Ljosland og Nesjen. I høve til dei signal som er gjeven i planforslaget synast kommunen å vera godt merksam på denne problemstillinga.

Vurdering av forslaga til nye sommarløyper

Traseen Kvina gruver – Ljosland er ein gamal ferdselsåre. Traseen bryt med verneområdestyret si haldning om at nye løyper bør leggst som rundløyper på kanten av høgheia. Av det forvaltar er kjend med er det lite ferdsel langs denne i dag. Ved merking og tilrettelegging av traseen vil ein opne heilt nye område som i dag har minimal ferdsel og auka forstyrning av villrein som har tilhald i desse områda også gjennom sommaren. Slike løyper på tvers av beiteområde for villrein bør ikkje merkast eller marknadsførast.

Traseen Eftestøl – Knaben gård går sørover får Knaben utanfor verneområdet. Etter forvaltar si vurdering er denne uproblematisk i høve til verneverdiane.

Forvaltar har merka seg at for området Nesjen er det ikkje lagt inn forslag til sommarløyper. Om planen skal fungere som eit godt styringsverktøy må den supplerast med planar for ferdsel på barmark.

Vurdering i høve til verneområdestyret si uttale til oppstartsmeldinga.

Dette er delvis omtala ovanfor. I tillegg la verneområdestyret vekt på omsyn til hekkelokalitetar for rovfugl i planarbeidet. Av det ein kan lese av konsekvensvurderinga er forvaltar tvilande til at denne er grundig nok i høve til omsyn til rovfugl. Der det er beskrive mogleg konflikt med slike lokalitetar er det heller ikkje føreslått avbøtande tiltak som til dømes omlegging. Ut i frå dette har planforslaget ikkje avklara interessene i høve til rovfugllokalitetar.

Planforslaget omtalar ikkje planane for ei ny turisthytte ved Bergetjønn. Forvaltar tolkar det difor slik at ei slik turisthytte ikkje lenger er aktuell. I motsett fall må planen supplerast med korleis løypenettet skal ta høgde for dette og korleis det vil påverke ferdselsmønsteret og verneverdiar slik styret ba om i uttalen til oppstartsmeldinga.

For preparering av skiløyper i verneområdet må det vera rutinar for korleis desse kan opnast/stengast om det er villrein i områda. Slike kunne med fordel vore teken med i retningslinene i planen. For utforming av slike vil forvaltar tilrå at ein byggjer på rutinane som er utarbeida i austheia på Hovden i samband med prosjektet adaptiv løypeforvaltning.



Verneområdestyret
Setesdal Vesthei,
Ryfylkeheiane og
Frafjordheiane

Postadresse
Postboks 504
4804 ARENDAL

Besøksadresse
Setesdalsmuseet Rysstad,
Setesdalsvegen 3273, 4748
Rysstad

Kontakt
Sentralbord: +47 37 01 75 00
Direkte: +47
fmavjth@statsforvalteren.no
www.svr.no

Saksfremlegg

Arkivsaksnr: 2022/4736-0

Saksbehandler: Jørn Trygve Haug

Dato: 25.07.2022

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Verneområdestyret for SVR	36/22	11.08.2022

Førebuande klagehandsaming. Avslag på søknad om landingsløyve for helikopter. Veringsdalen sameige. Bykle kommune.

Vedlegg:

- 1 Klage side 1
- 2 Klage side 2

Forvalters innstilling

Med heimel i forvaltningslova § 33 opprettheld verneområdestyret delegert vedtak 38/22 der det vert gjeven avslag på søknad om landingsløyve for helikopter i Veringsdalen i perioden med reinsjakt. Sjølv om søknaden ikkje gjeld persontransport er det andre tungtvegande argument for å oppretthalde vedtaket. Verneområdestyret syner her til grunngjevinga gjeven i avslaget ref. delegert vedtak 38/22.

Verneområdestyret gjer merksam på at det etter søknad vil kunne innvilgast landingsløyve så sant tidspunktet er utanom perioden med reinsjakt 20.8 – 30.9.

Saksopplysninger

Verneområdestyret skal i denne saka gjere ei førebuaende klagehandsaming av klage på delegert vedtak 38/22 fatta av forvaltningssekretariatet. Etter forvaltningslova § 33 kan verneområdestyret oppheve eller endre vedtaket. Om vedtaket vert ståande vert saka sendt Miljødirektoratet for klagehandsaming.

Bakgrunnen for saka

I søknad dagsett 14.5.2022 søkte Veringsdalen sameige v/Birgit Breive Lidtveit, gnr./bnr. 1/8 og 1/9 i Bykle kommune, om landingsløyve for helikopter ved Veringsstøylen i Bykle kommune. Det vart søkt om ei landing 9. eller 10. september for åra 2022 og 2023. Jamfør søknaden var føremålet oppgjeven å vera frakt av jegerar som leiger støylen i samband med rypejakt. I tillegg frakt av proviant for opphaldet.

I delegert vedtak 38/22 vart det gjeven avslag på søknaden. Avslaget vart grunngjeven med at det i perioden med reinsjakt er ein streng praksis for ikkje å tillate helikoptertransport i verneområdet. Dette vil gi ei ekstra forstyrring i ein perioden villreinen alt er mykje uroa av jakt. Føremålet med transporten er persontransport og fell difor utanfor dei aksepterte føremåla oppgjeven i verneforskrifta kap. 4 pkt. 5.4 bokstav c. Veringsstøylen ligg i relativt kort avstand frå bilveg slik at det å gå inn til fots vurderast som eit reelt alternativ. Vidare vert det lagt vekt på at det i førre løyveperiode vart signalisert at for seinare bør søkar kunne nytte snøscooter for å få inn naudsynt forsyningar til Veringsstøylen, eller planlegge helikoptertransporten slik at flyging skjer utanom perioden med villreinjakt.

Søkar har i brev dagsett 23.7.2022 klaga på avslaget (vedlegg 1), og med følgjande grunngjeving:

- Søknaden gjeld ikkje persontransport men søkar ser at dette er formulert noko unøyaktig i søknaden. Det skal berre fraktast proviant og brensel.
- Praksisen med å ikkje gi løyve til landing i tida med reinsjakt synast å vera vilkårleg, då det i seinare tid er gjeven fleire landingsløyver i denne perioden. Klagar syner her til Stavanger turistforeining sitt landingsløyve i Litle Aurådalen (Bykle kommune) 27. – 30. august 2021 der det vart gjeven løyve til inntil 12 landingar. Det vert også synt til landingsløyve til Lordehytta i Åseral kommune. Her vart det gjeven landingsløyve for inntil 10 landingar i ein tre-års periode 1. juli – 30. oktober. Etter klagar si oppfatning syner desse to sakane at det ikkje er ein generelt streng praksis for landing i verneområdet, heller ikkje under reinsjakta. Avslaget er såleis ikkje basert på ein lik forvaltningspraksis og er ei ulovleg forskjellshandsaming.
- Klagar syner til løyve vernestyresmaktene har gjeve til høg fjellsløpet Hovden Ultra. Grunneigar er i mot arrangementet då det skapar uro i fjellet heile dagen, men deira synspunkta har ikkje blitt teken omsyn til i handsaminga av saka. Omsyn til villrein er ikkje vektlagt ved handsaming av denne saka.
- Grunneigar nyttar snøscooter til transport av proviant og brensel for eget bruk. Dei som leiger Veringsstøylen under rypejakta har ikkje høve til å frakte inn proviant og brensel på vinteren. Grunneigar har berre åtte årlege turar med snøscooter til dei to hyttene dei har i området. Det må difor kunne forsvarast at det vert nytta helikoptertransport til frakt av proviant og brensel utanfor vintersesongen for innleige jegerar.
- Det vert sjeldan observert villrein nede i sjølve Veringsdalen. På hausten står dei som oftast lengre inne i fjellet. Veringsstøylen ligg i kort avstand frå vernegrensa slik at det meste av transporten uansett går føre seg utanfor verneområdet.

Vurdering

Søkar fekk vedtaket 5. juli. Klagen er mottatt 24.7 og såleis innanfor klagefristen på tre veker ref. forvaltningslova § 29 første ledd. I klagen er det oppgjeven kva vedtak det vert klaga på og kva endringar som er ønska. Klagen fyller såleis krav til innhald ref. forvaltningslova § 32 bokstav c og d.

Etter forvaltar si oppfatning har saka fleire viktige prinsipielle sider der utfallet vil bety mykje for korleis ein skal handtere motorferdselsaker framover. Vesentleg her er om det skal tillatast landing i perioden med reinsjakt, om det skal tillatast transport ved kortare utleige av husvære i tillegg til eigars transport og i kva grad det skal leggest vekt på gangavstand frå bilveg.

Klagar sine argument er vurdert nedanfor:

At søknaden ikkje gjeld persontransport er ei ny vesentleg opplysning. Gjeldande praksis, ref. forvaltningsplanen kap. 2.4.3, er at rein persontransport ikkje er tillate men der passasjer har høve til å sitte på ved frakt av gods om det ikkje fører til fleire tal turar.

Klagar syner til to konkrete høve der det er gjeven landingsløyve under reinsjakta. I saka til STF ved Litle Aurådalen vart det gjeven løyve til inntil 12 landingar i perioden 18. – 30. august. Seinare utvida til også gjelde inntil 4 landingar i perioden 7. – 25 oktober. Landinga var i samband med ei større oppgradering av turisthytta. Unntaket for å tillate landing i perioden med reinsjakt var i denne saka grunngjeven med at det var ein kort transportetappe og der hytta ligg like innanfor vernegrensa. Som vilkår var det sett at helikopteret si flygerute skulle følgje over Svartevassmagasinet.

Forvaltar er samd med klagar i at saka til STF syner at det ikkje har vore ein fullt ut konsekvent praksis på å ikkje tillate landing i perioden med reinsjakt. Rutinane på dette bør difor skjerpast inn. Det skal ikkje gjelde andre reglar for turistforeininga. Til deira forsvar må det seiast at det vil vera enklare for eigarane i Veringsdalen å organisere ein enkel transport av proviant inn til hytta utanom reinsjakta, enn turistforeininga der dei innvolverar mykje mannskap. På den annan side er tal landingar for STF langt høgare.

Landingsløyve for helikopter ved Lordehytta i Åseral var rett nok i perioden med reinsjakt, men likevel langt utanfor området der det til vanleg vert jakta rein. Forvaltar syner til forvaltningsplanen kap. 2.4.3 der praksisen med å ikkje tillate landing i reinsjakta gjeld *i område der det er reinsjakt*. For ordens skuld kan det nemnast at det relativt høge tal landingar ved Lordehytta skuldast eit særskild stort vedlikehaldsbehov og der søkar ikkje har snøscooterløyve på vinteren.

Høgfjellsløpet Hovden Ultra er eit dagsarrangement som er lagt til rett føre 20 september, og der løyvet gjeld ut 2023. Forvaltar ser at det kan synast lite konsekvent at det vert tillate eit slikt arrangement under reinsjakta der det samstundes vert nekta landing med helikopter. På den annan side er arrangementet seint i reinsjakta der det normalt vert jakta mindre og reinen såleis er mindre uroa. Vidare går løpet på etablerte stiar der det uavhengig av arrangementet må forventast ein del ferdsel ut frå hytteområda på Hovden. Arrangør har krav på seg til å sende inn årleg rapport frå arrangementet. Om arrangementet syner seg å skape mykje uroing for villrein og anna dyreliv, bør verneområdestyret vurdere å ikkje vidareføre arrangementet etter 2023. Det må til sist strekast under at verneområdestyret handsamar søknaden for Hovden Ultra etter verneforskrifta. Om arrangementet er av eit slikt omfang at det krevjast løyve frå grunneigar etter § 10 i friluftslova må arrangør hente inn tillating frå grunneigar.

Det er gjeldande praksis at tal transportar med snøscooter kan «byttast ut» med landingsløyve for helikopter. Dette har også vore årsaka til at søkar tidlegare har fått løyve til landing slik det no er søkt om. Vesentleg er likevel at søkar i sist løyve vart oppmoda om at det for seinare bør nyttast snøscooter for å få inn naudsynte forsyningar til Veringsstøylen eller planlegge helikoptertransporten slik at flyging skjer utanom perioden med reinsjakt. Det må strekast under at motorferdselløyva som vert gjeven grunneigar, evt. leigetakar etter skriftleg avtale, forventast å dekke det årlege transportbehovet til dei einskilde husvera. Om det i tillegg skal gjevast ut løyve til leigetakarar for kortare opphald ville dette bety ein monaleg auke i motorferdsla i verneområda og ein praksis det ikkje er ønskjeleg å opne for.

Som klagar rett skriv står det normalt lite villrein nede i sjølve Veringsdalen i tida det er søkt om landingsløyve. I alle fall har dette vore situasjonen dei siste ti åra. Forvaltar legg likevel ikkje avgjerande vekt på dette då det i andre område med reinsjakt er mange lommer der det ikkje har vore villrein på lengre tid. Vesentleg må vera at ein i perioden med reinsjakt så langt som råd prøver å skjerme større område frå den ekstra uroinga det er med helikoptertransport.

Klagar har opplyst at søknaden ikkje gjeld persontransport men transport av proviant og brensel. Ut i frå at klagar berre har innvilga totalt åtte turar med snøscooter til dei to husvera i Veringsdalen vil det vera ei kurant sak å få innvilga eit landingsløyve i tida utanom reinsjakta. Det bør vera praktisk mogleg å organisere ein slik transport i forkant av reinsjakta slik at det berre er «ferskvare» som må berast inn.

Forvaltar vil til sist nemne at det normalt er få søknadar om landingsløyve under reinsjakta i områda det vert drive reinsjakt. I all hovudsak skuldast nok dette at ein streng praksis under reinsjakta har blitt ein kjend og akseptert praksis blant dei fleste brukarane. At det no også vert gjeldande for Veringsdalen bør ikkje komen som noko overrasking på klagar ut i frå signala som tidlegare er gjeven.

Konklusjon

Delegert vedtak 38/22 vert oppretthalden. Sjølv om søknaden ikkje gjeld persontransport er det andre tungtvegande argument for å oppretthalde vedtaket. Forvaltar syner her til grunngevinga gjeven i avslaget.

Birgit Lidtveit
Setesdalsvegen 4262
4755 Hovden

Verneområdestyret Setesdal Vesthei,
Ryfylkeheiane og Frafjordheiane
Postboks 504
4804 Arendal

Hovden 23. juli 2022

Klage på avslag om søknad om landingsløyve for helikopter

Visar til melding om avslag om søknad om landingsløyve for helikopter, mottatt 5. juli 2022. Klagefristen er 3 veker, og klaga er etter dette rettidig.

Klagar med dette på avslaget.

Bakgrunnen for avslaget er i fylgje mottatte avslag at praksisen for helikoptertransport i verneområdet er streng i periode med reinsjakt, i tillegg til at det er tale om persontransport.

For det fyrste er det *ikkje* tale om persontransport. Av søknaden er dette formulert noko unøyaktig, men det er ikkje - og har aldri vore - tale om persontransport. Så lenge transporten har gått føre seg, i rundt 40 år, har det ikkje blitt frakta anna enn proviant og brensel. På dette punktet bygger altså avslaget på feil faktum, og vi ber om at dette blir tatt omsyn til i klagebehandlinga.

Vidare er avslaget grunngitt med streng praksis for helikoptertransport i verneområdet i reinjakta. Denne praksisen framstår i beste fall vilkårleg, då det i den seinare tida er gitt fleire løyve til helikoptertransport i verneområdet.

Eg visar her til landingløyve til Stavanger Turistforening, referert i Setesdølen 10. august 2021. Turistforeninga har fått landingsløyve til Litle Aurådalen i Bykle kommune. Her er det gitt løyve til ikkje mindre enn 12 turar i eit særskilt viktig villreinområde i perioden 27. - 30. august, altså midt i reinsjakta. Ein set i vedtaket krav om at transporten helst ikkje skal flyge lågare enn 300 meter over bakkenivå og fylgje Svartevassmagasinet, for å ikkje uro vilt, bufe og fotturistar så mykje.

I ei anna sak, referert i Setesdølen 19. juli 2022, har Baard Kjelsaas og Morten Salvesen fått helikopterløyve av verneområdestyret for å frakte materialar, utstyr, brensel og proviant til Lordehytta i Åseral kommune. Totalt er det gitt løyve til inntil 10 turar i år og dei to neste åra i perioden 1. juli til 30. oktober, med andre ord opnar løyve for at det kan fraktast heile villreinjakta. I likskap med Stavanger Turistforening er det også her sett vilkår om at

transporten helst ikkje skal flyge lågare enn 300 meter over bakkenivå og følgje den kortaste ruta, for å ikkje uro vilt, bufe og fotturistar så mykje.

Desse to sakene viser at det ikkje framstår som ein streng praksis knytt til helikopterløyve i verneområdet generelt, og heller ikkje ein særleg streng praksis i villreinjakta. Ein opplever derfor at avslaget i vårt tilfelle ikkje er basert på lik forvaltningspraksis, og er ei ulovleg forskjellsbehandling av like tilfelle.

For å nyansere bildet noko meir ønskjer eg også å trekke fram løyvet vernestyresmaktene har gitt til arrangementet Hovden Ultra i perioden 2021-2023 (sak ST 45/20). Arrangementet samlar mellom 50 og 100 personar, går over vår eigedom både gjennom SVR og Vidmyr naturreservat, og blir arrangert midt i villreinjakta. Vi grunneigarar er i mot arrangementet, fordi det skaper uro i fjellet heile denne dagen (folk spring ikkje eit ultraløp like fort og det kjem folk gjennom Veringsdalen heile denne dagen). Våre synspunkt blir ikkje tatt omsyn til i vurderinga til vernestyresmaktene. At arrangøren i vedtaket blir oppmoda til å ha dialog med grunneigarar med siktemål om å få til ei semje om gjennomføring, blir heller ikkje overhalde av arrangøren. Arrangementet gjeld ikkje motorferdsel, men ei så stor mengde menneske er heilt klart med å uroe eventuell villrein i området. Likevel er løyve gitt, og visar at det ikkje er omsynet til villreinen som er vektlagt i dette tilfellet.

Det blir ved fleire høve kommentert at i staden for helikopterløyve, så kan søkar nytte snøskuterløyvet. Ein må understreke at det her ikkje er tale om søkar/grunneigar sin transport av proviant til hyttene, dette gjer vi sjølvstendig med snøskuter om vinteren. Det er her tale om jegarar frå Sverige, som kvart år dei siste 60 åra har leigd rypejakt i Veringsdalen. Dei kjem 9. eller 10. september kvart år med sin eigen proviant og brensel som må fraktast inn til hytta. Dette har dei på ingen måte høve til å få frakta inn på vinteren. Ein undrar seg også over at det for vernestyret tydelegvis skal vere muleg for svenske jegarar å planlegge inntransport av proviant på vinterstid og utanfor villreinjakta, men at dette ikkje er forventa av verken turistforeinga eller privatpersonar på Lordehytta.

Vidare understrekar det at grunneigarane berre har 8 årlege turar med snøskuter, som skal dekke våre to hytter i området. Det må derfor kunne forsvareast at ein nyttar helikoptertransport til frakt av proviant og brensel utanfor vintersesongen for innleigde jegarar som i dette tilfellet. Det blir sjeldan observert villrein så langt ned i Veringsdalen, villreinen er i dei aller fleste tilfella mykje lenger inn i fjellet på denne tid. Veringsstøylen ligg også plassert i kort avstand frå vernegrensa, transporten går med andre ord i størst grad føre seg utanfor verneområdet. Desse tre forholda må også takast omsyn til i klagebehandlinga.

Ber med dette om at søknaden blir vurdert på nytt, og håpar på positiv tilbakemelding.

Beste helsing

Birgit Lidtveit

På vegne av Veringsdalen Sameige

Birgit Lidtveit



Verneområdestyret
Setesdal Vesthei,
Ryfylkeheiane og
Frafjordheiane

Postadresse
Postboks 504
4804 ARENDAL

Besøksadresse
Garaneset, 4230 Sand

Kontakt
Sentralbord: +47 37 01 75 00
Direkte: +47

www.svr.no

Saksfremlegg

Arkivsaksnr: 2022/6124-7

Saksbehandler: Alf Odden

Dato: 03.08.2022

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Verneområdestyret for SVR	37/22	11.08.2022

Revidert søknad om dispensasjon til helikoptertransport i samband med filmopptak på Kjerag i Frafjordheiane landskapsvernområde, gnr/bnr, 221/1, Sandnes kommune - Film in Norway

Vedlegg:

- 1 Film in Norway - ny søknad

Forvalters innstilling

Med heimel i §2 og §3, punkt 5.1 i Føreskrift om vern av Frafjordheiane landskapsvernområde, får Film in Norway avslag på sin søknad om dispensasjon til inntil 124 helikopterlandinger til frakt av mannskap og utstyr i samband med filmopptak på Kjerag i tidsrommet 15-30.09.2022.

Når talet på landinger er så høgt som 124 og aktiviteten strekk seg over ein periode på ti dagar, vil ein dispensasjon gå langt ut over rammene for denne type aktivitet som er sett i forvaltningsplanen. Ein dispensasjon vil derfor kunne gje presedensverknadar ved at ein legg seg på ein ny forvaltningspraksis kor det opnast for lengre og større filminnspelingar og såleis meir motorferdsel i verneområdet. Ein dispensasjon til 124 landinger med helikopter vil og medføre ein sterk auke i den totale motorferdsla i Frafjordheiane. Ved å gi ein så omfattande dispensasjon, kan det og bli vanskelegare å oppretthalde ein streng forvaltningspraksis der alle søknadar blir nøye vurdert for å halde talet på helikopterlandinger i verneområda så lågt som mogleg. Motorferdsla det er søkt om blir derfor vurdert til å være i strid med verneføremålet. Det er såleis heller ikkje grunnlag for å gje dispensasjon etter §48 i naturmangfaldlova, første ledd.

Saksopplysninger

Bakgrunn for søknaden

Viser til opphavleg søknad frå 07.06.2022, justert søknad 21.06.2022, samt revidert søknad 01.08.2022. Viser og med telefonsamtaler med søkar 07.06, 23.06, 01.07 og 24.07.

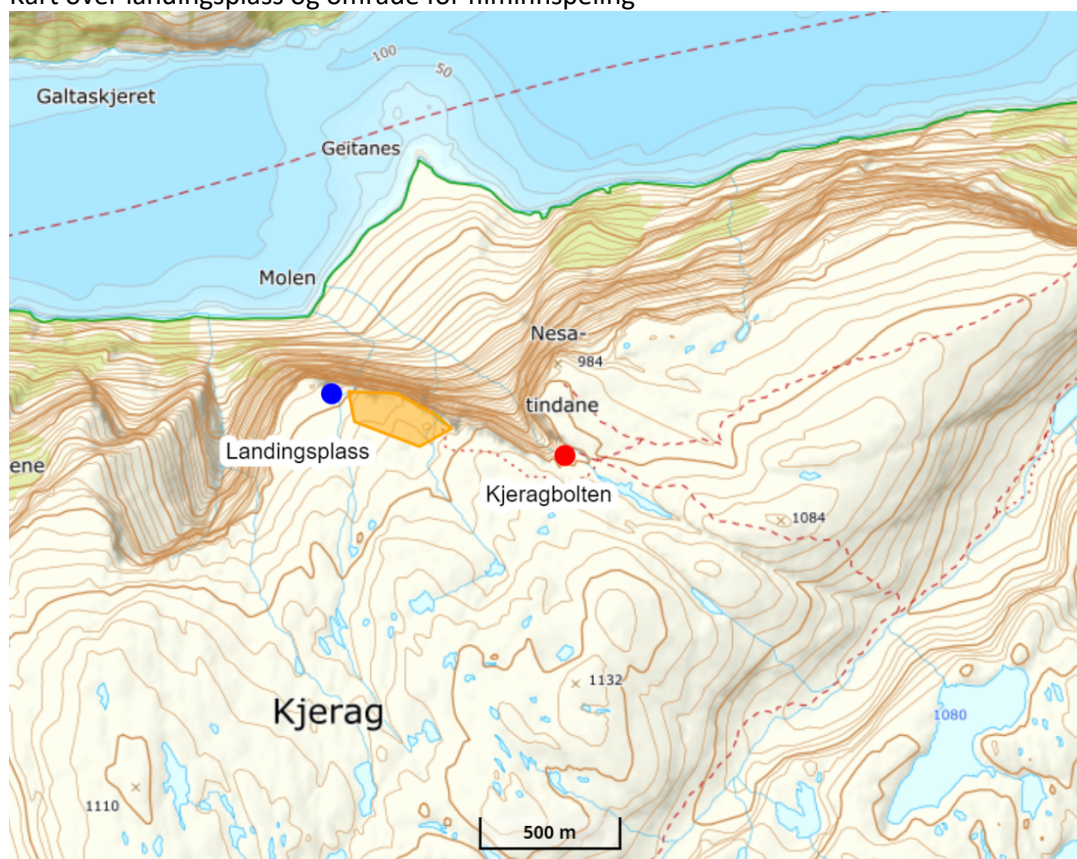
AU i verneområdestyret for SVR avsto i møte 28.06.2022 (AU-sak 32/2022) den opphavlege søknaden frå Film in Norway. Avslaget vart grunngjeve med ein omfattande forstyrning av fotturistar på Kjerag og moglege presedensverknadar ved ein dispensasjon som bryt med retningslinjene i forvaltningsplanen og etablert forvaltningspraksis.

Film in Norway har nå etter dialog med forvaltningssekretariatet, sendt inn ein revidert søknad kor dei prøver å ta omsyn til dei punkta som var bakgrunnen for AU sitt avslag.

Film in Norway, søker om dispensasjon til helikoptertransport til Kjerag i Frafjordheiane landskapsvernområde. Søknaden gjeld transport av filmmannskap og utstyr i samband filmopptak til eit globalt kringkastings/strømmeselskap. Søknaden gjeld for inntil 124 transportar over ein periode på 10 dagar i løpet av tidsrommet 15-30.09. For å unngå forstyrning av fotturistane på staden opplyser søkar at alle helikopterlandingsane vil skje før kl 10.00 på morgonen og etter kl 18.00 på ettermiddagen. Dei vil og bruke same landingsplassen som under Heliboogie for å skape god avstand (850m) til Kjeragbolten og Nesatind som er dei mest besøkte turmåla. Det vil og bli brukt flygeruter inn frå Lysefjorden frå nordvest slik at helikoptera sjåast og høyrast minst mogleg. Søkar opplyser og at det sannsynlege talet på helikopterlandingar vil bli 114, men at dei har lagt inn ein buffer i søknaden. Utover periodane med tilrigging og nedrigging vil det maksimalt bli gjennomført 6 landingar om morgonen og 6 landingar om ettermiddagen.

Det søkast og om bruk av drone i inntil ein time ein av dei 10 dagane filminnspelinga går føre seg. Sjølve filminnspelinga vil skje på vestsida av Kjeragbolten i retning av landingsstaden for helikoptera. Avstanden frå Kjeragbolten er minst 500m i luftlinje slik at innspelinga i liten grad vil forstyrre fotturistane.

Kart over landingsplass og område for filminnspeling



Søkar opplyser at Film in Norway er et norsk selskap som tilrettelegg for film -og tv produksjonar i Norge. Tenester dei tilbyr inkluderer location scouting, location management, kontakt med lokale grunneigarar, tilsetting av norsk stab, leige av filmteknisk utstyr, samt kontakt med regionale og nasjonale myndigheiter vedrørende tillatelse og regelverk. Selskapet blir leigd inn av aktørar som ønsker å sikre at produksjonane blir gjennomført i medhald til norsk arbeidsmiljølov og at nødvendige sikker jobb analyser (SJA) blir gjennomført i medhald til bransjestandarder. Dei opererer såleis som eit bindeledd mellom utanlandske produksjonsselskap og dei ulike aktørane og instansane dei må innom.

Film i Norway jobbar nå med eit britisk produksjonsselskap som skal gjennomføre en filminnspeling for en amerikansk kunde. Innholdet som skal spilles inn er av redaksjonell karakter og vil få global distribusjon. Det er den unike naturen ved Kjerag som vil være hovudattraksjonen i den ferdige filmen. Under innspelinga vil det bli brukt ein ny og unik teknologi som gjer at naturen vil opplevast mykje nærare og meir oppslukande enn det ein gjer ved tradisjonelle innspelingar. Sluttproduktet vil såleis være unikt og historisk når det publiserast. Temaet for innholdet er livsløpet til ein profilert person med en genuin kopling til Kjerag og norsk natur. Innholdet i sluttproduktet vil ha stort og gjennomgåande søkelys på norsk natur og promotere gleda ein kan oppleve ved å nytte seg av naturen vår. Hovudpersonen vil i deler av sluttproduktet gå på line, såkalt *highline*, mellom to punkter ved Kjerag. Søkar presiserer at det ikkje skal settast boltar i fjellet for å sette opp lina. Det britiske selskapet som står bak produksjonen av innholdet til kunden har ein tydeleg naturprofil, og har 30 års erfaring med produsering av naturhistoriedokumentarar. Dei har omfattande erfaring med å operere innanfor verna område, og forstår kva for omsyn som må tas i kvart einaste produksjonsledd for å etterstrebe minst mogleg fotavtrykk på naturen. Selskapet har jobba saman med – og fått tillit frå – naturvern profiler som Sir David Attenborough og Barack Obama på prosjekter tidlegare. For disse typar produksjonar har de blant annet vunne BAFTA- og Emmy-priser.

Søkar opplyser og at dei økonomiske ringverknadane av ei så stor filminnspeling vil bli betydeleg. Dei meiner og at marknadsføringsverdien for Kjerag vil bli stor, og at dette vil få store positive ringverknadar for reiselivet i regionen.

Etter avslaget frå AU har søkar og det britiske produksjonsselskapet hatt ein grundig gjennomgang av transportbehovet og har klart å redusere talet på helikopterlandingar til nær det halve. Dei har og komme fram til ei organisering der transportane blir gjennomført på tider av døgnet da det er få besøkande på Kjerag. Den reviderte søknaden inneheld og ei grundig vurdering av konsekvensane for naturmangfaldet og moglege presedensverknadar.

Formell bakgrunn for vurdering og vedtak

- Forskrift om vern av Frafjordheiane landskapsvernområde av 30.01.2004.
- Forvaltningsplan for verneområda i Setesdal Vesthei, Ryfylkeheiane og Frafjordheiane, godkjent 2015
- Naturmangfaldlova.

Heimelsgrunnlag

Frafjordheiane landskapsvernområde og dei tilgrensande naturreservata Ørestø og Migaren vart oppretta ved Kronprinsregenten sin resolusjon 19.12.2003. Direktoratet for naturforvaltning vedtok 30.01.2004 ei mindre endring i verneforskrifta

Føremålet med opprettinga av Frafjordheiane landskapsvernområde er etter §2 mellom anna:

- å ta vare på eit representativt, særprega og vakkert landskap, med bratte fjord- og dalsider via lågheiar opp til glattskurt høgfjell.

- å ta vare på vatn og vassdrag, viktige leveområde for eit særmerkt plante-og dyreliv, geologiske landskapsformer, samt beite- og stølslandskap med automatisk freda og nyare tids kulturminne.

Vidare heter det at *"Allmenta skal ha høve til naturoppleving gjennom utøving av tradisjonelt og enkelt friluftsliv med lita grad av teknisk tilrettelegging"*.

Motorisert ferdsel i verneområdet blir regulert av verneforskrifta §3, punkt 5.1. Her heter det at motorferdsel er forbode på land og i vatn, og vidare at *"Flyging lågare enn 300 m over bakken, og landing og start med motordrivne luftfarty er forbode. Henting og bringing av passasjerar og gods, der luftfartyet ikkje er nær bakken, er og forbode"*. I §3, punkt 5.2 er det nemnt einskilde unnatak frå forbodet, og i §3, punkt 5.3 er det lista opp fleire tiltak som forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til etter søknad.

Etter forvaltningsstyresmakta si vurdering kjem ikkje helikoptertransporten det er søkt om inn under nokre av dei tiltaka som er nemnt i §3, punkt 5.2 og 5.3 i verneføreskrifta for Frafjordheiane landskapsvernområde. Dispensasjonssøknaden må derfor handsamast etter §48 Naturmangfaldslova som har avløyst dei generelle dispensasjonsreglane i §4 i verneføreskrifta.

I §48 i Naturmangfaldslova heiter det at "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".

Rundskrivet *Forvaltning av verneforskrifter* (Miljødirektoratet 2014) gir føringer for dispensasjonsbehandling etter § 48. I følgje rundskrivet må følgjende to vilkår begge være oppfylt for å kunne gi dispensasjon:

1. Tiltaket kan ikkje påverke verneverdiane nemneverdig.
2. Tiltaket må ikkje vere i strid med formålet med vernet.

Miljødirektoratet understrekar at høvet til å gi dispensasjonar etter § 48 er snevert:

"Kravet om at tiltaket ikke skal påvirke verneverdiene nevneverdig innebærer at dispensasjonsadgangen er snever. Det kan bare dispenseres i de tilfeller tiltaket vil ha ubetydelig eller begrenset virkning for verneverdiene. Dette kan være ved midlertidige eller forbigående forstyrrelser, eller enkeltstående aktiviteter eller tiltak".

I rundskrivet heter det vidare at: *"I vurderinga av om tiltaket eller aktiviteten er i strid med verneformålet, er betydningen for verneformålet både på kort og lang sikt relevant. Et tiltak eller en aktivitet kan være i strid med verneformålet dersom tiltaket eller aktiviteten på sikt eller over tid kan ha negativ innvirkning på verneformålet"*.

Helikoptertransportar til Kjerag blir også særskilt omtala i Forvaltningsplan for verneområda i Setesdal Vesthei, Ryfylkeheiane, kapittel 3.6.4 under overskrifta *"Retningslinjer for bruk av helikopter til Kjerag i samband med reiseliv, marknadsføring og basehopping"* på side 74. Her er det utarbeida nærare retningslinjer og vilkår for handsaming av dispensasjonssøknadar i samband med helikoptertransport til mellom anna filmopptak. Formålet med retningslinjene er mellom anna å gje ein mest mogleg avklara forvaltningspraksis, avgrense negative effektar på verneverdiar og opplevingskvalitetar, og å lette oppsynsoppgåvene. I Forvaltningsplanen heitar det vidare:

- *"Tidsvindauga"* vil bli strengt handheva, og avgrensa til fire samanhengande dagar i andre halvdel av juni, og fire dagar i september. *"Tidsvindauga"* skal definerast med datoar i kvar einskild dispensasjon, utan høve til forlenging grunna dårleg vêr eller liknande.

- I vurderinga av søknaden, skal det vere avgjerande om helikopterflyging er absolutt naudsynt for å gjennom- føre tiltaket.
- "Tidsvindauga" i september er reservert for reportasjeverksemd.
- Flyging og landing skal skje kortaste veg frå fjorden og inn til stupkanten ved Kjeragplatået, eventuelt Geitaneset, med retur same veg.

Praksisen med å ikkje gi dispensasjon helikoptertransportar til filming på Kjerag utanom dei to tidsvindauga, vart stadfesta av verneområdestyret gjennom utarbeidinga av Besøksstrategi for SVR i 2018. I kapittel 4.4.3 på side 49 har verneområdestyret utarbeidd føringar for mellombels installasjonar og bruk av helikopter og droner ved Kjerag. Her heitar det vidare at:

- Det vil ikkje bli gitt dispensasjonar til helikoptertransport til filming og medieføremål eller bruk av droner utanom forvaltningsplanen sine tidsvindauge i juni (fire dagar) og september (fem dagar).
- Det samla talet på helikoptertransportar og droneløyver i dei to tidsvindauga må avgrensast slik at forstyrringa av besøkande fotturistar blir så liten som mogleg.

Det som er spesielt med denne søknaden er det store omfanget av filmproduksjonen, som både medfører eit stort tal på landingar og landingar over eit langt tidsrom. Det er i Forvaltningsplan for verneområda i Setesdal Vesthei, Ryfylkeheiane og Frafjordheiane, opna for helikoptertransportar til Kjerag i samband med film- og fotoreportasjar i eit tidsvindauge på fire dagar i juni og eit på fire dagar i siste halvdel av september. Dei inntil 124 helikoptertransportane det er søkt om er lagt til det siste tidsvindauge, men det er i søknaden skissert eit behov for helikoptertransportar i ein periode på inntil 10 dagar.

Verneområdestyret for Setesdal Vesthei, Ryfylkeheiane og Frafjordheiane har forvaltningsmynde for Frafjordheiane landskapsvernområde.

Vurdering

Tidlegare forvaltningspraksis

Verneområdestyret har gjeve løyve til helikoptertransport i samband med arrangementet "Kjerag-boogie" i 2012-2022 med heimel i verneføreskrifta, naturmangfaldlova og forvaltningsplanen. I AU-sakane 60/2014 og 15/2016 av slo arbeidsutvalet ein søknadar frå TVP Broadcast A/S og Viafilm A/S om helikoptertransport til Kjerag i samband med filmopptak ved Kjeragbolten. Grunngevinga for avslaget var at filmopptaket skulle skje utanfor fastsett tidsvindauge. Hæfa A/S fekk og avslag av same grunn i Delegasjonssak RO 25/2017. Det same gjaldt Kameraproduksjon A/S i AU-sak 32/2022.

I 2019 gav verneområdestyret, i styresak 19/19, Axelar A/S dispensasjon til helikoptertransport til Kjerag i samband med ein liknande søknad. Den gongen var det Therese Johaug og Ingvild Flugstad Østberg som vart intervjuet på Kjerag, før dei skulle gå Lysebotn Opp. I AU-sak 35/2021 fekk og Kompani Bliss dispensasjon til filmopptak på Kjeragbolten ein dag i starten av juni utanfor tidsvindauga, men her skjedde landingane relativt langt unna Kjeragbolten. Det må presiserast at alle dei andre søknadane om helikopterlandingar i samband med filming på Kjerag, omfatta mindre enn 10 landingar i løpet av eit tidsrom på fire dagar eller mindre.

Vurdering av presedensverknadar

Dersom ein gir dispensasjon til Film in Norway vil det opne for ein forvaltningspraksis der ein gir dispensasjon til langt større filmproduksjonar enn det ein har gjort tidlegare. Ein dispensasjon vil og medføre ein sterk auke av det totale talet på helikopterlandingar i Frafjordheiane. Ved å gi ein så

omfattande dispensasjon, kan det og bli vanskelegare å oppretthalde ein streng forvaltningspraksis der alle søknadar blir nøye vurdert for å halde talet på helikopterlandingar så lågt som mogleg.

Dersom ein gir dispensasjon til Film in Norway må ein rekne med at og andre filmselskap vil søke om filming utover tidsvindauga på fire dagar som er fastsett i forvaltningsplanen. Det er likevel ikkje gitt at dette vil føre til fleire landingar med helikopter, men helikoptertrafikken på Kjerag vil bli spreidd over fleire dagar.

Naturmangfaldlova

Etter § 7 i Naturmangfaldlova skal dei miljørettslege prinsippa i §§ 8 til 12 leggjast til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndigheit. Forvaltningsmyndigheita må ved alle tiltak som vedkjem naturmangfaldet, vurdere søknadane etter desse paragrafane.

Innverknad på verneverdiar og verneføremål

Staden det er søkt om å få lande ved Kjerag ligg om lag 950 m.o.h i eit storkupert landskap dominert av fjell i dagen og elles skrinne vegetasjon. Denne delen av Frافjordheiane har ikkje blitt brukt av villreinen dei siste 40 årane, og områda ved Kjerag har truleg aldri vore eit viktig område for villreinen.

Kunnskap om naturmangfaldet i området baserer seg og på Miljødirektoratet sin naturdatabase med innsyn til sensitiv informasjon (www.naturbase.no) og tilsvarende informasjon frå Temakart Rogaland. Så langt forvaltningsstyresmakta kjenner til etter søk i Naturbase, er det ikkje registrert informasjonen om prioriterte arter, trua eller nær trua arter på Norsk raudliste for arter 2021 eller andre verdifulle arter. Det er heller ikkje informasjon om utvalde naturtypar, trua eller nær trua naturtypar på Norsk raudliste for naturtypar 2018 eller andre verdifulle naturtypar. Det er ikkje komme fram andre opplysningar som tyder på at det finns slike arter og/eller naturtypar i det aktuelle område som kan ta skade av motorferdsla det er søkt om. I følgje ein rapport frå Fylkesmannen i Rogaland er område ved Kjerag svært artsfattig.

Kunnskap om kulturminne i området baserer seg på Riksantikvaren sin kulturminnebase (www.askeladden.no). Her er det ikkje registrert kulturminne som kan ta skade av motorferdsla det er søkt om.

Kunnskapsgrunnlaget (§8) som ligg føre for å vurdere dei omsøkte tiltaka si innverknad på verneverdiar og verneføremål, må derfor vurderast som godt. §9 om "Føre var prinsippet" vil derfor bli tillagt mindre vekt i dei følgjande vurderingane.

§10 tek føre seg den samla belastninga av økosystemet i området. Det er gjeve eit anna løyve for helikoptertransport til Kjerag 22-25.06.2022. Dette gjeld for «Kjerag Boogie» og omfattar om lag 200 helikoptertransportar.

Det er svært mykje ferdsle i dette området i samband med fotturisme, med om lag 60.000 besøkande på årsbasis. Ferdselsteljingar i 2017 og 2018 visar at siste halvdel av september ligg i slutten av høgsesongen for denne fotturismen. Perioden 15-30. september vart det ved teljingane i 2017 registrert til saman 3189 besøkande. Den mest trafikkerte dagen var det 705 besøkande, men det var og dagar med mindre enn 5 besøkande. Gjennomsnittet låg på 199 besøkande pr dag. Ferdselsteljingane viser og at mindre enn 10% av dei besøkande var på Kjerag før kl 10.00 eller etter kl 18.00.

Dei fotturistane som oppheld seg på Kjerag når helikoptertransportane gjennomførast, vil kunne få ei redusert naturoppleving. I den nye søknaden er det ikkje lagt opp til helikopterlandingar mellom kl 10.00 og 18.00. Motorferdsla det er søkt om vil derfor i liten grad medføre forstyrring av fotturistar.

Det aktuelle landingspunktet ligg i eit område med få artar som kan forstyrrest, og motorferdsla det er søkt om vil ikkje medføre ei kritisk belastning av naturmangfaldet i område.

I vurderinga etter §48 i naturmangfaldlova leggst det vekt på at det store talet på helikopterlandingar og at landingane strekker seg utover ut over tidsvindauga som er fastsett i forvaltningsplanen. Ein dispensasjon vil derfor i seg sjølv medføre ein sterk auke i motorferdsla i Frافjordheiane, og opne for ein endring av forvaltningspraksis som kan medføre ein ytterlegare auke i motorferdsla. Ein slik auke i motorferdsla blir vurdert til å være i strid med verneføremålet for Frافjordheiane landskapsvernområde.

§12 omhandlar miljøforsvarleg teknikkar, driftsmetodar og lokalisering. I høve til transportbehovet som er skissert i søknaden, vurderer forvaltningsmyndigheita bruk av helikopter som det beste alternativet. Det er mykje tungt utstyr som må transporterast over ein lang strekning.

§11 legg til grunn at eventuelle kostnader ved miljøforringing skal bærast av tiltakshavar.

Konklusjon

Motorferdsla det er søkt om vil berre i liten grad ha ein negativ innverknad på verneverdiane knyt til naturmangfaldet i Frافjordheiane landskapsvernområde. Når helikopterlandingane skal skje morgon og kveld vil dei heller ikkje medføre særleg forstyrring av dei mange fotturistane på staden.

Motorferdsla det er søkt om blir likevel vurdert til å komme i konflikt med verneføremålet. Det er søkt om mange helikoptertransportar over ein relativt lang periode. Dersom det blir gjeve dispensasjon til bruk av helikopter til Kjerag utover rammene for dei etablerte tidsvindauga i forvaltningsplanen, vil det være eit brot med etablert forvaltningspraksis. Dette kan opne for både ei auka i den samla helikopterbruken og at helikopterbruken vil strekke seg over eit lengre tidsrom. Kjerag er ein attraktiv stad for filming og fotografering for mange ulike føremål, og det er viktig at bruken av helikopter i samband med slik verksemd blir nøye regulert. Etter verneområdeforvaltar si vurdering er det derfor ikkje grunnlag for å gi ein dispensasjon etter §48 i naturmangfaldslova, første ledd.

Til:

Verneområdestyret Setesdal Vesthei, Ryfylkeheiane og Frafjordheiane

--

**Søknad om tillatelse til landing med helikopter på Kjerag i Frafjordheiane
landscapsvernområde i forbindelse med innspilling.**

Selskapet som søker om dispensasjon

Film in Norway AS er et norsk selskap som tilrettelegger for utenlandske produksjonsselskaper som ønsker å foreta innspillinger i Norge. Våre tjenester inkluderer location scouting, location management, kontakt med lokale grunneiere, ansettelse av norsk stab, leie av film-teknisk utstyr samt kontakt med regionale og nasjonale myndigheter vedrørende tillatelser og regelverk. Selskapet blir leid inn av aktører som ønsker å sikre at produksjonene blir gjennomført i henhold til norsk arbeidsmiljølov og at nødvendige sikker jobb analyser (SJA) blir utført etter bransjestandarder. Vi opererer som bindeledd mellom utenlandske produksjonsselskaper og de ulike aktørene og instansene de må innom.

Prosjektet det søkes om

Film in Norway jobber nå med et britisk produksjonsselskap som skal gjennomføre en innspilling for en amerikansk kunde. Innholdet som skal spilles inn er av redaksjonell karakter og vil få global distribusjon. Selve handlingsstedet, altså Kjerag hvis dispensasjonen innvilges, vil opptre som hovedattraksjon i sluttproduktet, og Kjerag fremstilles som nettopp Kjerag, ikke en annen plass i Norge eller Verden.

Sluttproduktet kan ikke plasseres innenfor tradisjonelle kategorier som «TV-serie» eller «spillefilm». Den nærmeste tradisjonelle kategorien vil være innenfor redaksjonelt innhold. Sluttproduktet kategoriseres som *experiential* og *immersive*, oversatt henholdsvis til *erfaringsmessig* og *innlevende*. Det benyttes en ny og unik teknologi som fanger bilder med banebrytende stereoskopiske kamerasystemer og volumetriske innspillingsmetoder i stedet for tradisjonelle systemer. Sluttproduktet vil således være unikt og historisk når det publiseres. På grunn av den unike teknologien vil innholdet kunne oppleves mye nærmere, innlevende, og naturen på et mer oppslukende vis enn hva annet innhold fra Kjerag og regionen har oppnådd tidligere.

Temaet for innholdet er livsløpet til en profilert person med en genuin kobling til Kjerag og norsk natur. Innholdet i sluttproduktet vil ha stort og gjennomgående søkelys på norsk natur og promotere gleden man kan oppleve ved å benytte seg av naturen vår. Hovedpersonen vil i deler av sluttproduktet gå på line, såkalt *highline*, mellom to punkter som vi har identifisert ved Kjerag. Det må presiseres at det ikke skal settes bolter i fjellet for å oppnå dette. Det er naturfremhevende innhold som skal skapes.

Det ønskede innspillingsstedet befinner seg 514 meter i luftlinje vest for Kjeragbolten. Til fots er det betraktelig lengre enn 514 meter for å komme seg dit. Koordinatene til innspillingsstedet er (59.0339347, 6.5835967). Privat grunneier har gitt tillatelse til filming på eiendommen så lenge det innvilges tillatelser fra det offentlige for den aktiviteten som skal pågå.

Det britiske selskapet som står bak produksjonen av innholdet til kunden har en tydelig naturprofil, og har 30 års erfaring med produsering av naturhistoriedokumentarer. De har omfattende erfaring med å operere innenfor beskyttede områder, og forstår hvilke hensyn som må tas i hvert eneste produksjonsledd for å etterstrebe minst mulig fotavtrykk på naturen. Selskapet har jobbet sammen med – og fått tillitt fra – naturvernprofiler som Sir David Attenborough og Barack Obama på prosjekter tidligere. For disse typer produksjoner har de blant annet vunnet BAFTA- og Emmy-priser.

Hva slags dispensasjon det søkes om

På grunn av tungt og delikat utstyr som skal fraktes opp til innspillingsstedet, og med fjelltur til fots som eneste alternativ til frakt, kreves det helikopter som transportmetode for å gjennomføre personal- og utstyrsfrakt på en effektiv og trygg måte som overholder norsk arbeidsmiljølov gjennom innspillingsperioden. Film in Norway AS søker på vegne av kunden dispensasjon for helikopterlandinger jamfør naturmangfoldloven paragraf 48.

I perioden mellom 15-30. september (en periode hvor verneområdestyret åpner for at dispensasjoner for helikopterlandinger kan bli gitt) søker vi om totalt 124 landinger som vil foregå innenfor begrensede tidsvinduer som blir beskrevet nedenfor i søknaden.

Etter avslag i AU for verneområdestyret for SVR den 28.06.2022, utvalgssak 32/22 har Film in Norway og det britiske produksjonsselskapet viet mange timer til å kartlegge et eksakt behov og redusere helikopterbehovet til et absolutt minimum. Vi har til slutt nådd det konkrete antallet 114, kontra 200 landinger som det opprinnelig ble søkt om. I tillegg ønsker vi gjerne ti (10) landinger som slingsringsmonn i tilfelle det oppstår f.eks. personelhendelser av helsemessig eller annen art som fører til flere landinger. Dette leder oss til en søknad om maksimalt 124 landinger innenfor gitte tidsvinduer og med en rekke andre tiltak som skal skjerme allmenheten fra den forbigående aktiviteten vår.

Den betydelige reduksjonen i antall landinger har blitt realisert ved å begrense utstyr samt personell som ikke er strengt nødvendig. Etter fysisk befarings sammen med

kunden på Kjerag (til fots) i uke 29 kunne vi også konkludere med at tilriggingen av innspillingsstedet vil la seg gjennomføre enklere og med mindre utstyr enn tidligere antatt. Det planlegges også å benytte såkalt *sling load* på helikopteret for å frakte noe av utstyret.

Vi trenger totalt ti dager innenfor perioden 15-30. september. De 114 landingene må kunne fordeles på ti dager fleksibelt innenfor den ovennevnte perioden, for at vi skal kunne gjennomføre innspilingen på såpass kort tid. Det er snakk om åtte dager med opptak, og én dag med tilrigging og én dag med nedtaking og retur. Vi ønsker å lansere en rekke tiltak som vil skjerme turgåere i Kjerag-området fra helikopteraktiviteten.

- All helikoptertransport, inkludert rigging og nedtaking av utstyr på starten og slutten av perioden, vil utelukkende foregå innenfor to vinduer, på morgenen og kvelden. Disse vinduene har blitt utarbeidet i samarbeid med lokale aktører med kobling til Kjerag og med kunnskap om aktiviteten til turgåere. Vinduene er lagt til tiden før de fleste turgåere har kommet opp til Kjeragbolten og omkringliggende områder, og til tiden etter at de aller fleste turgåere har begynt på nedstigningen eller er helt nede. I midten av september står solen opp rundt klokken 07:00 på morgenen og går ned rundt klokken 20:00. Tidsvinduene er utformet slik at man er ferdig med helikopteraktiviteten før turgåere som starter turen oppover til Kjerag etter soloppgang ankommer Kjeragbolten (som befinner seg 850 meter øst for den skisserte landingsplassen), og at turgåere som ønsker å nå ned igjen fra fjellturen før solnedgang rundt klokken 20:00 allerede er på vei nedover når vi starter med helikopteraktivitet på kvelden. Det bør nevnes at stien til Kjerag er på andre siden av fjellet enn hvor vi ønsker å lande med helikopter.
- Tidsvinduet på morgenen vil begrense vår helikopteraktivitet til mellom oppstart av alminnelig norsk arbeidstid rundt klokken syv, til ikke senere enn klokken 10:00.
- Tidsvinduet på kvelden vil begrense vår helikopteraktivitet fra ikke tidligere enn klokken 18:00 på kvelden. Det vil rigges til slik at returen kan gå effektivt og trygt for seg etter klokken 18:00, da vi har forpliktelser som arbeidsgiver overfor arbeidstagerne våre på fjellet. Det vil dermed ikke være lange tiden det er snakk om før alle er fraktet ned fra fjellet. Det er ikke planlagt opptak etter klokken 18:00. Bare retur.

- Landingsplass for helikopter vil være på koordinatene (59.0334219, 6.5827067). Det er snakk om en allerede etablerte landingsplass som brukes i forbindelse med arrangementet *Kjerag-boogie*. Den ligger 850 meter vest for Kjeragbolten (hvor det overveldende flertallet av turgåere befinner seg). Landingsplassen ligger et nivå lavere og såpass langt borte i både luftlinje og tilkomst fra Kjeragbolten, med tungt fremkommelig terreng og et juv imellom, at man med denne landingsplassen kombinert med de øvrige tiltakene kan minske forstyrrelsen til et minimum for turgåere i området. Med de gitte tidsvinduerne for helikopteraktivitet er det også lite trolig at det har kommet turgåere helt bort til landingsplassen før vi er ferdige. Da må de i så fall starte gåturen grytidlig fra botn av fjellet, helst før soloppgang. Solnedgangen i midten av september fører også til at et mindretall vil være igjen på fjellet når vi starter returen etter klokken 18:00, da mindretallet ønsker å gå deler av etappen (som kan være svært bratt og glatt) i redusert belysning ned igjen.
- Innflyging til landingsplassen vil foregå fra nordvestlig retning ifra fjorden, altså fra motsatt retning enn der hvor flertallet av turgåerne befinner seg. Området som det skal landes på er heller ikke i synsrekkevidde for turgåere på vei opp eller ned på stiene til Kjerag. Helikopteret vil holde seg over fjorden helt fram til at det tar den kortest mulige ruten inn til landingsplassen.
- Selve innspillingsstedet (59.0339347, 6.5835967) legges til 514 meter i luftlinje vest for Kjeragbolten, og betraktelig lengre unna om man skal gå til fots.
- Utenom helt på starten ved tilrigging og helt på slutten ved nedtaking og retur vil det ikke landes mer enn seks ganger i vinduet på morgenen og vinduet på kvelden.

Det er ønskelig om vi kan benytte drone til opptak ved noen få tilfeller. Det er snakk om et veldig begrenset behov, men viktig for å oppnå visse vinkler som ellers ikke er tilgjengelige uten drone. I den anledning ønsker vi å lansere følgende tiltak.

- Dronen flys innenfor et begrenset område (innspillingsområdet vårt), og flyr ikke så høyt at den blir markant synlig for de turgåere som måtte befinne seg på Kjeragbolten.
- Dronen vil bare være oppe i veldig korte perioder, som regel mindre enn 10 minutter.

- Det er ikke snakk om regelmessig flyging. Mesteparten av det som skal spilles inn, utføres ikke med drone.
- Det er et norsk profesjonelt firma som leies inn for de gangene det skal flys.
- Det britiske selskapet har fått tak i utstyr som skal redusere støynivået på dronen. Det er ikke høyt støynivå fra før, men vi forsøker uansett å dempe det ytterligere. Det er lite trolig at noen som befinner seg over en halv kilometer unna oss, altså på Kjeragbolten, vil kunne plages av lyden på dronen som skal flys.

Prosjektets samfunnsverdi

Det er en rekke verdier dette prosjektet bringer med seg som bør tas med i den endelige vurderingen om dispensasjon. Det kjøpes inn varer og tjenester fortrinnsvis fra lokale aktører. Allerede er det lagt igjen betydelige summer i det lokale næringslivet som følge av befaringer som har blitt utført. Så langt det lar seg gjøre vil man etterstrebe å hyre inn lokale aktører til å fylle behov under produksjonen. Det ansettes også mange norske filmarbeidere og aktører når produksjonen er på denne størrelsen. Hotell, catering, leiebiler, klær, dagligvarer, elektronikk, rekvisitter, transport og andre varer og tjenester kjøpes inn lokalt om det er tilgjengelig.

Markedsføringsverdien er betydelig stor ettersom at kunden har global distribusjon og innholdet vil ta utgangspunkt i Kjerag som hovedattraksjon. Selve innholdet er også av unik art med den banebrytende teknologien som skal benyttes, noe som trolig vil føre til mye medieoppmerksomhet og publisitet. Film in Norway anser markedsføringsverdien på dette prosjektet til å være veldig stor. Dette vil ha positive ringvirkninger for reiselivet, ikke bare ved Kjerag, men også for hele regionen.

Presedensvirkninger

I avslaget fra AU for verneområdestyret for SVR den 28.06.2022, utvalgssak 32/22 ble presedensvirkninger og forstyrrelse av turgåere presentert som de viktigste årsakene til avslaget. Vi mener at tiltakene som har blitt utarbeidet for å redusere forstyrrelsen i forbindelse med helikoptertransporten også er relevant for eventuelle presedensvirkninger. Det har blitt viet mye tid til å planlegge i den minste detalj for behovet med helikoptervirksomheten. Vi har laget en logistikk som vil fungere med helikoptertransport utelukkende innenfor begrensede vinduer i forkant og etterkant av de tider som turgåere flest befinner seg på fjellet.

Videre mener vi at prosjektets unike teknologi med et innlevende redaksjonelt format bør vurderes som positivt i denne sammenhengen. Denne teknologien er banebrytende

og benyttes for første gang i en slik skala. Innholdet som produseres skaper en enestående mulighet for alle og enhver til å oppleve Kjerag som om man selv skulle vært der.

Produksjonen er forbigående, men etterlater seg et varig produkt som vil komme Kjerag og regionen til gode i mange år framover.

Teknologien gjør til at man får en helhetlig og oppslukende opplevelse. De som på grunn av alder, funksjonsnedsettelse eller andre årsaker ikke kan oppleve Kjerag ved å gå opp til fots, vil få en tilgjengelig opplevelse via sluttproduktet vårt som har et direkte fokus på å oppleve Kjerag. Sluttproduktet har ikke Kjerag som en bakgrunn eller delsnutt i et fiktivt narrativ eller lignende. Det er et gjennomgående søkelys på Kjerag og naturen i området. Film in Norway mener dette bør vurderes opp mot presedensvirkningene.

Antall landinger som søkes om er færre enn hva *Kjerag-boogie* har fått innvilget tidligere (200 kontra 124 som vi søker om), men vi søker riktig nok om flere dager enn hva det er presedens for. Likevel mener vi at med de tiltakene som er utarbeidet, så påfører man ikke utenforstående turgåere noe mer forstyrrelse enn ved tidligere dispensasjoner.

Det bes samtidig om å legge vekt på at dette ikke er snakk om en klassisk film- eller TV-innspilling, men et innlevende redaksjonelt innhold med Kjerag i sentrum. Vi mener derfor at det ikke nødvendigvis skapes presedens for ethvert filmprosjekt som søker disp.

Beskyttelse av biologisk mangfold

Den delen av landskapsvernområdet det søkes om har skrinnet vegetasjon, og ifølge en rapport fra Fylkesmannen i Rogaland er området ved Kjerag svært artsfattig. Denne delen av Frafjordheiane har ikke blitt brukt av villreinen de siste 40 årene, og området ved Kjerag har trolig aldri vært et viktig område for villreinen. Som det også kommer fram i saksprotokoll for utvalgssak 32/22 per 28.06.2022 så er ikke det registrert noen prioriterte arter, truede eller nært truede arter fra Norsk rødliste for arter 2021 eller andre verdifulle arter i området. Vi mener at motorferdselen vi søker om ikke truer hverken verneverdier, verneformål eller det biologiske mangfoldet i det området som er skissert for helikopterlandingsplass. Det presiseres også at man lander på en allerede etablert landingsplass uten vegetasjon, og at dette skjer innenfor perioden 15. – 30. september.

Verneformål og konklusjon på søknad

Naturmangfoldloven paragraf 48 setter krav til søker om at dispensasjonen det søkes om ikke påvirker verneverdiene nevneverdig og at tiltaket ikke er i strid med verneformålet til området.

Som formål står det blant annet at man skal «ta vare på eit representativt, særprega og vakkert landskap, med bratte fjord- og dalsider via lågheiar opp til glattskurt høgfjell.»,

samt at «allmenta skal ha høve til naturoppleving gjennom utøving av tradisjonelt og enkelt friluftsliv med lita grad av teknisk tilrettelegging».

Vi mener at selve prosjektet det søkes dispensasjon for, og med de tiltakene som er innført i forbindelse med helikopteraktiviteten, ikke strider mot hverken verneverdiene, ei heller verneformålet. Tvert imot mener vi at sluttproduktet vil promotere og åpne øynene for Kjerag og den fascinerende regionen til et helt nytt og bredere publikum. Selve innholdet promoterer ikke motorferdsel, men naturlig bruk av den vakre naturen vi har tilgjengelig. Kjerag står i sentrum av hele fortellingen, og med størrelsen på kunden og kvaliteten på teknologien som skal benyttes til å kapre Kjerags skjønnhet, vil dette prosjektet være en stor reklamemulighet for norsk natur. Ikke bare for Kjerag, men også for hele regionen og norske naturopplevelser. Prosjektet vil bringe med seg kortsiktige så vel som langsiktige verdier for lokalsamfunnet, innenfor lokalt næringsliv, aktivitet og publisitet.

Det bemerkes i verneformålet at allmenheten skal ha tilgang til dette særprega og vakre landskapet med bratte fjord- og dalsider. Sluttproduktet har, som tidligere nevnt, en spesiell faktor ved seg i at det vil åpne for at mennesker med nedsatt funksjonsevne vil kunne oppleve det som om de omtrent er til stede på Kjerag selv. Dette mener vi er en verdifull faktor.

Når man setter ulempene med motorferdsel innenfor perioden som er skissert, opp mot gevinsten man vil utvinne av sluttproduktet på lengre sikt, i kombinasjon med de tiltakene som er innført for å skåne miljø og folk fra selve produksjonen av sluttproduktet, mener vi at dette prosjektet står seg godt innenfor paragraf 48 i naturmangfoldloven.

Film in Norway AS og vår britiske kunde ønsker å takke for ressursbruken i forbindelse med behandlingen av denne saken. Vi ser fram til å få søknaden vår behandlet, og takker herved samtlige folkevalgte, saksbehandlere og andre involverte.

Tusen takk!

--

Med vennlig hilsen,

**Joachim Lyng
Daglig leder
Film in Norway**

**e-post: joachim@filminnorway.com
mobil: 92 65 60 02**



Saksframlegg

U.off: offl. § 13, jf. fvl. § 13

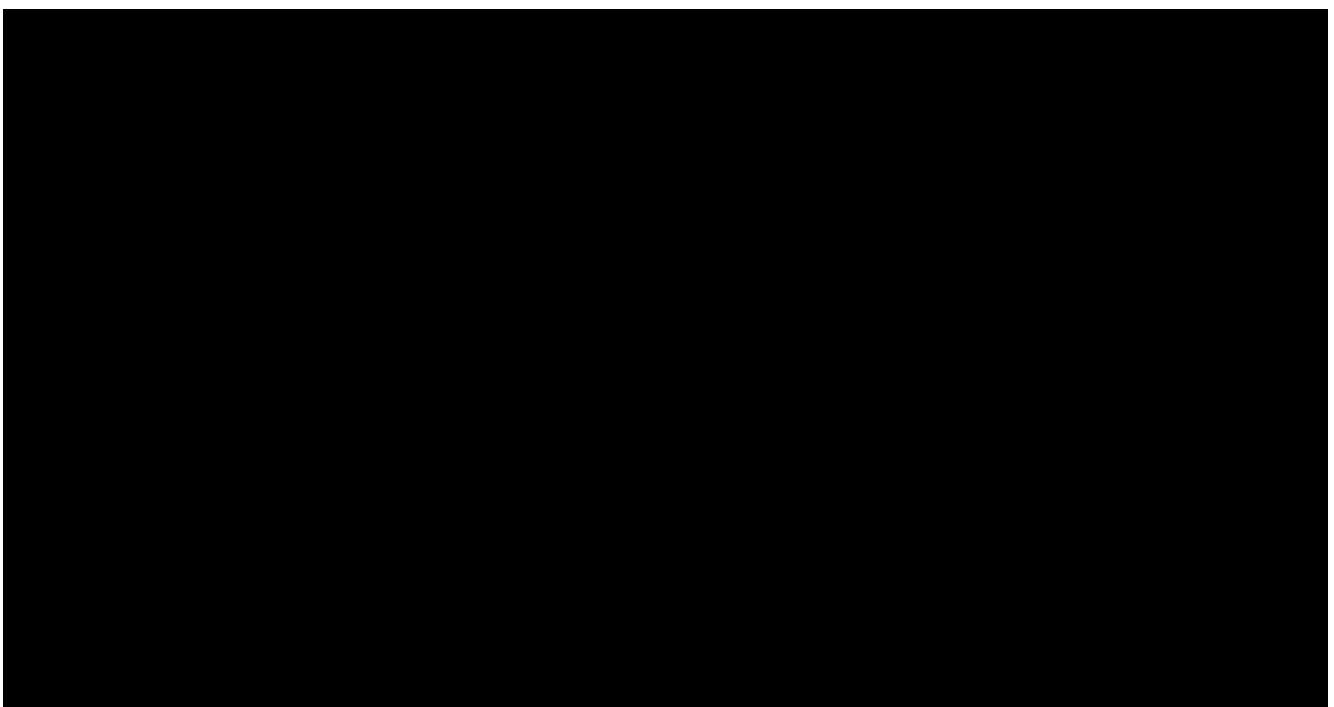
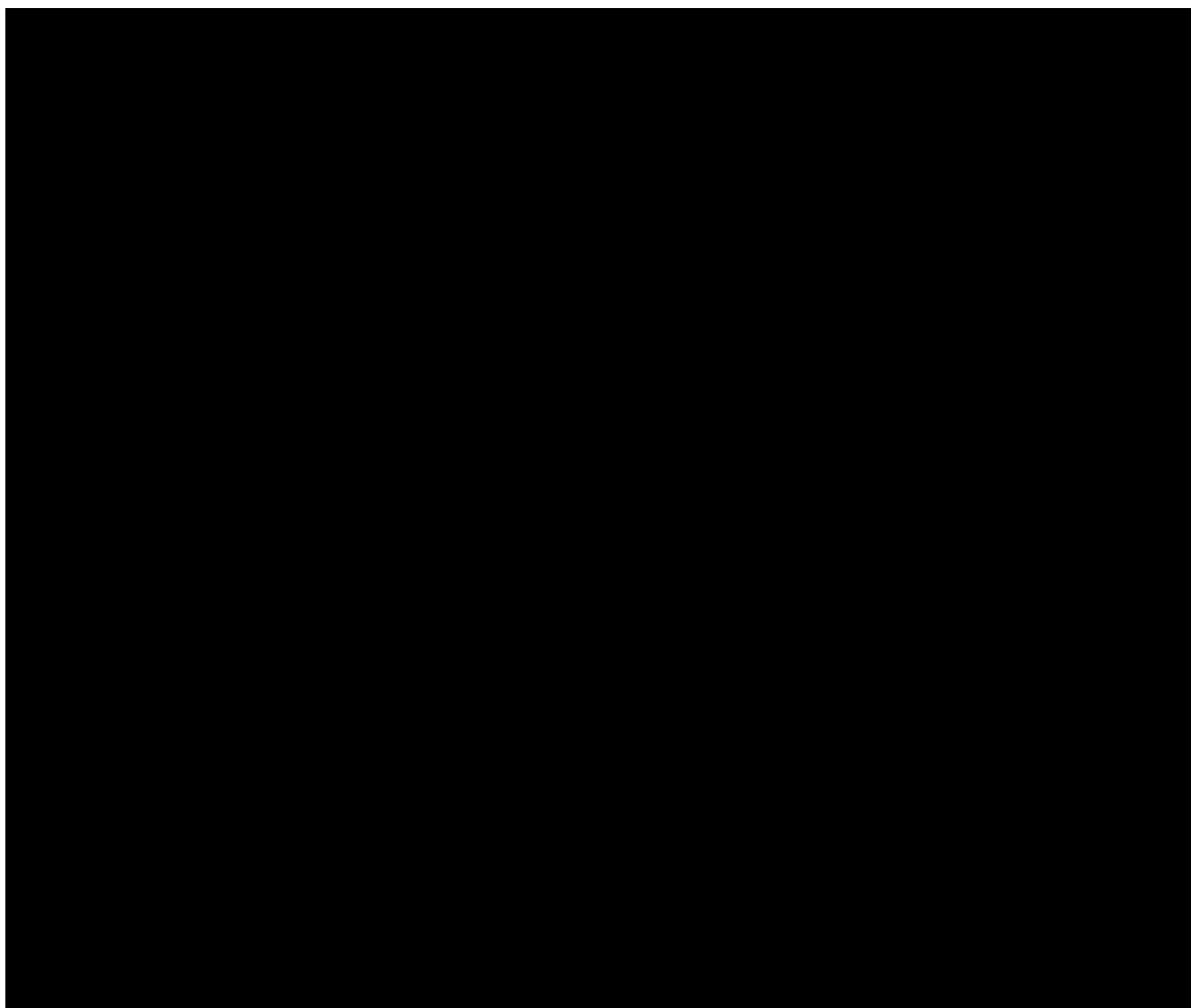
Arkivsaksnummer: 2022/4080-0

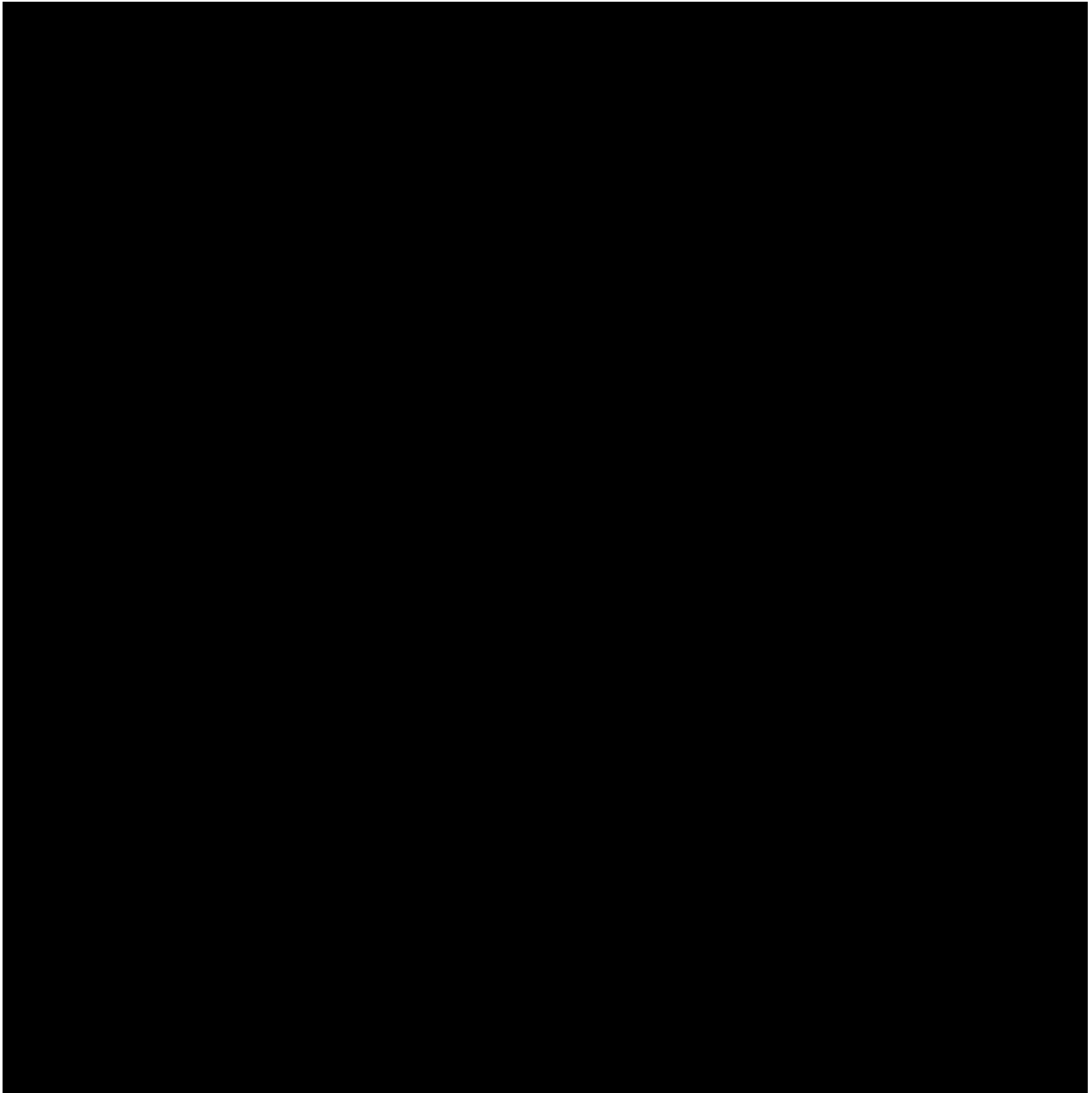
Saksbehandler: Guro Sødergren

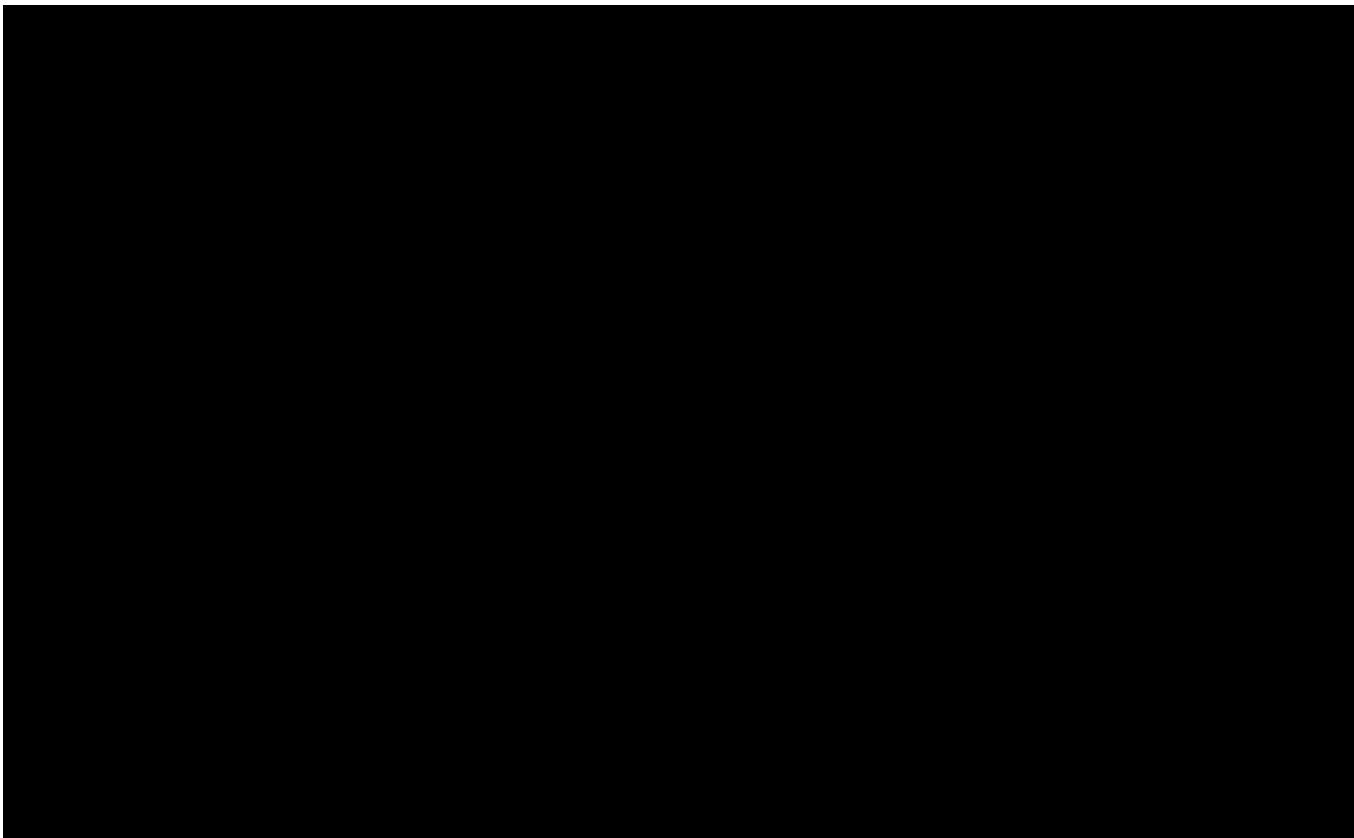
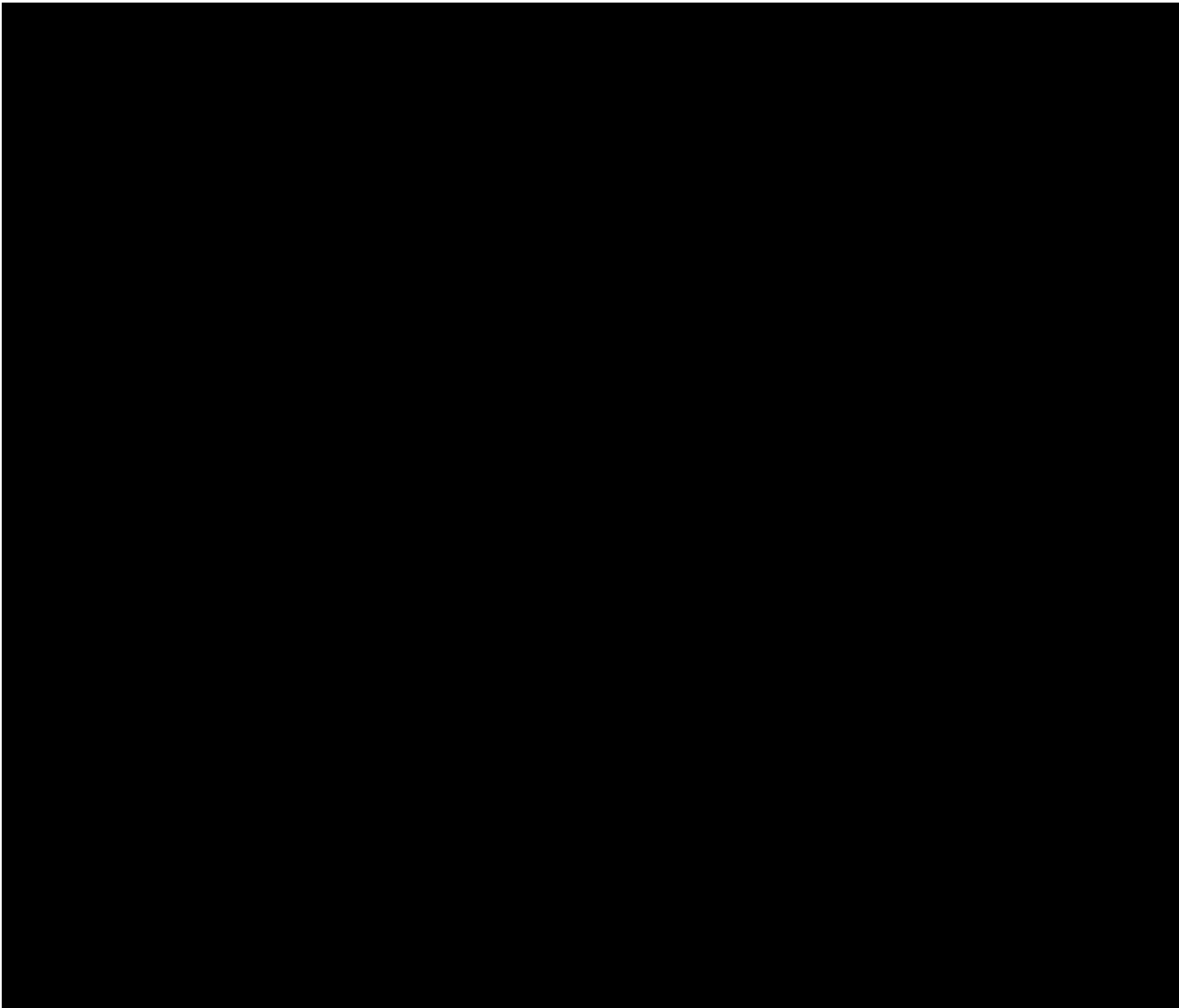
Dato: 03.08.2022

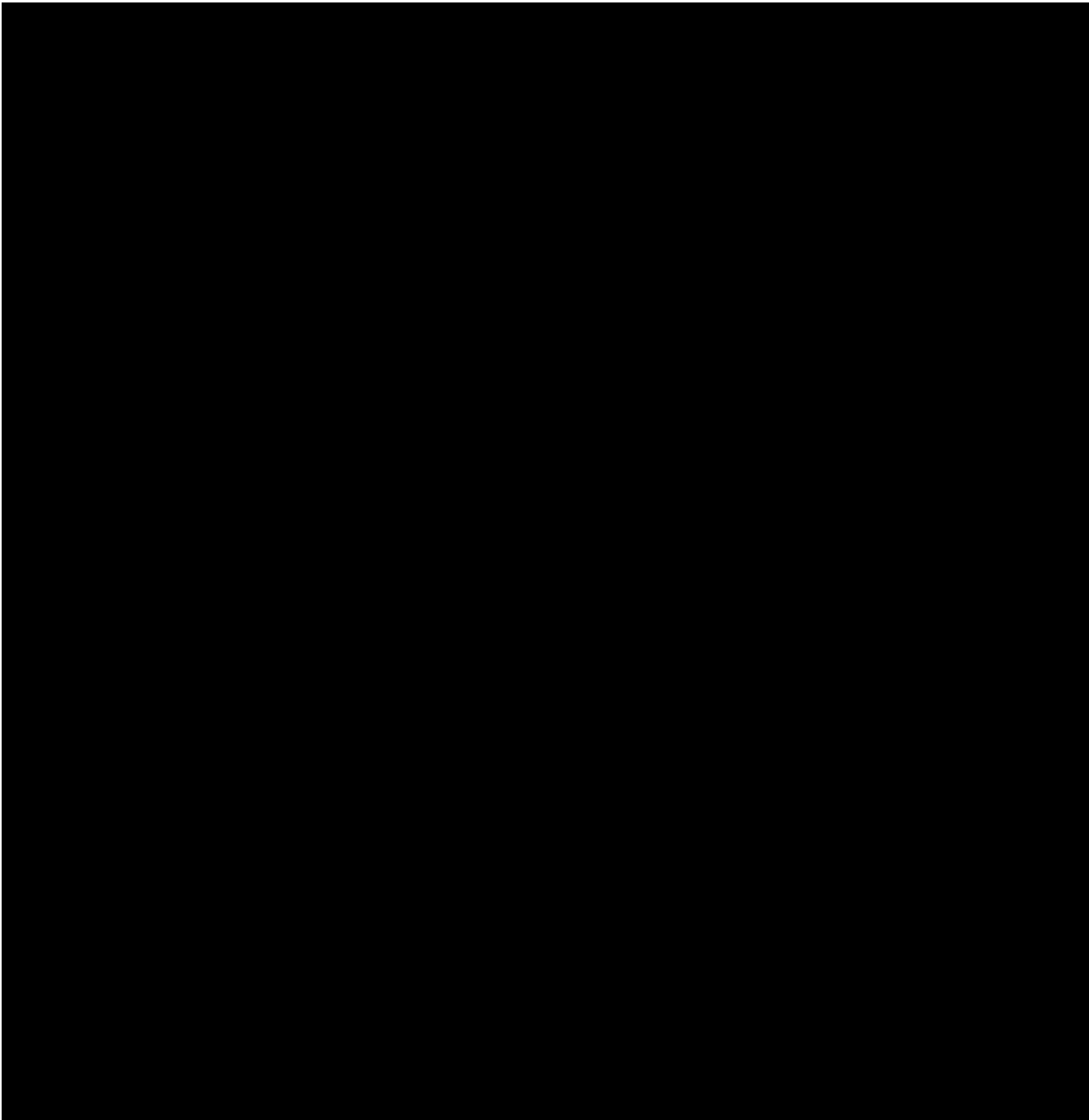
Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Verneområdestyret for SVR	38/22	11.08.2022

--- slutt på innstilling ---









ST 39/22 Eventuelt