



Stabbursdalen
nasjonalparkstyre

Møteprotokoll

Utvalg: Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttušvuomi
álbmotmeahccestivra/Rautu
Møtested: , Teams
Dato: 18.09.2026
Tidspunkt: 10:00 - 16:00

Følgende faste medlemmer møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Jan-Arvid Arnesen	Medlem	Finnmark fylkeskommune
Nina Kulsland Eriksson	Medlem	Porsáŋgggu gielda – Porsanger kommune – Porsangin komuuni
Arne Reidar Myrseth	Medlem	Hammerfest kommune - Hámmerfeastta suohkan

Følgende medlemmer hadde meldt forfall:

Navn	Funksjon	Representerer
Fred Are Sundnes	Medlem	Sametinget - Sámediggi

Følgende varamedlemmer møtte:

Navn	Møtte for	Representerer
Ragnhild Oline Eliassen	Fred Are Sundnes	Sametinget - Sámediggi

Merknader:

Øvrige frammøtte:

Navn

Marianne Ishaug Liplass
Heidi-Marie Gabler
Tor Asbjørn Aslaksen Simonsen
Oddrun Merete Skjemstad

Underskrift:

Vi bekrefter med underskriftene våre at det som er ført på de sidene vi har signert i møteboka, er i samsvar med det som ble vedtatt på møtet.

Saksliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv-saksnr
ST 38/2026	Valg av styremedlem til å underskrive protokoll sammen med styreleder		2026/402
ST 39/2026	Registrering av deltakere, beslutningsdyktighet		
ST 40/2026	Godkjenning av innkalling og sakliste - styremøte 18.09.2026		2026/402
ST 41/2026	Stabbursdalen nasjonalpark - søknad - motorferdsel - ATV - frakt av felt elg - Stabbursdalen nord		2026/9109
ST 42/2026	Stabbursdalen nasjonalpark - søknad - motorferdsel - ATV - frakt av felt elg		2026/9061
ST 43/2026	Stabbursdalen nasjonalpark - Statsforvalteren Troms og Finnmark klager på vedtak - motorferdsel til fritidsbolig		2026/51
ST 44/2026	Stabbursdalen nasjonalpark - Statsforvalteren Troms og Finnmark klager på vedtak - motorferdsel - gamle		2025/11246
ST 45/2026	Stabbursdalen nasjonalpark - Statsforvalteren i Troms og Finnmark klage på vedtak - motorferdsel - fritidshytte Storøen Østre - Badjeluoppal		2025/11933
ST 46/2026	Stabbursdalen nasjonalpark - Søknad om etablering av ny 420 kV kraftledning gjennom Stabbursdalen landskapsvernområdet med plantelivsfredning		2020/9317
ST 47/2026	Stabbursdalen nasjonalpark - Innspill til detaljplan for ny 420 kV kraftledning mellom Skaidi og Lebesby		2020/9317
ST 48/2026	Stabbursdalen nasjonalparkstyre - orienteringssaker - møte 18.09.2026		2026/402

ST 38/2026 Valg av styremedlem til å underskrive protokoll sammen med styreleder

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Nina Kulsland Eriksson og Arne Reidar Myrseth skriver under protokoll.

ST 39/2026 Registrering av deltakere, beslutningsdyktighet

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Nina Kulstrand Eriksson
Arne Reidar Myrseth
Ragnhild Oline Eliassen vara for Fred Are Sundnes
Jan-Arvid Arnesen
Heidi-Marie Gabler (bistand til ny forvalter)
Tor Asbjørn Aslaksen Simonsen (saksbehandler)
Oddrun Merete Skjemstad (sekretær)
Marianne Ishaug Liplass (sekretær)

Vedtak

Styret er beslutningsdyktig.

ST 40/2026 Godkjenning av innkalling og sakliste - styremøte 18.09.2026

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Enstemmig vedtatt.

Vedtak

Innkalling og sakliste godkjennes

ST 41/2026 Stabbursdalen nasjonalpark - søknad - motorferdsel - ATV - frakt av felt elg - Stabbursdalen nord

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Enstemmig vedtatt.

Vedtak

Stabbursdalen nasjonalparkstyre gir jaktfelt nr. 23 - Stabbursdalen nord ved jaktleder Trygve Myrmel delvis innvilget dispensasjon til uthenting av elg med ATV jamfør verneforskriften § 3 punkt 6.3.

Omfang og vilkår for tillatelsen:

1. Omfang og perioder:
 - a. Tillatelsen gjelder f.o.m. 25. september 2026 t.o.m. 1. november 2026
 - b. Tillatelse gjelder for én - 1 – tur pr. felte elg, der én tur er tur/retur.
 - c. Det gis kun dispensasjon til å benytte én - 1 – ATV for uttransport. Henger er tillat.
2. Trasé og kjørerestriksjoner:
 - a. All Kjøring skal skje på godkjent trasé for uttransport av felt elg merket av på vedlagt kart
 - b. Det er ikke tillatt å benytte motorisert kjøretøy for å transportere felt elg fra fellingssted til godkjent kjøretrasé i nasjonalparken.
3. Miljøhensyn
 - a. All ferdsel skal skje hensynsfullt, og begrenses til et minimum. Fugle- og dyrelivet i området, herunder reinsdyr, skal ikke forstyrres unødig.
4. Kommunikasjon og kontroll
 - a. Kjøreseddel skal fylles ut med penn eller tusj ved hver kjøring før turen starter og sendes inn til nasjonalparkforvalter etter endt jakt sesong (se vedlegg).
 - b. Før hver utkjøring skal lokalt SNO kontaktes (Emil Halvorsrud, tlf: 48 23 60 37). Oppnås ikke kontakt skal det sendes tekstmelding eller legges inn beskjed på mobilsvaer om at felt elg blir fraktet ut med kjøretøy.
 - c. Før hver utkjøring skal det etableres kontakt med Skáiddeduottar siida v/ Rasmus John S. Anti på telefon 454 88 968/ 481 98 885. Den siidaen skal da ha beskjed om hvor felt elg skal hentes ut og hvilken trase som benyttes. Det legges opp til at begge parter i samråd avtaler om hvordan dette løser seg praktisk.
 - d. Denne tillatelsen må medbringes i felt i tilfelle kontroll.
 - e. Ved tillatelsens utløp skal kopi av kjøreseddel sendes forvaltningsmyndigheten (nasjonalparkstyret).

ST 42/2026 Stabbursdalen nasjonalpark - søknad - motorferdsel - ATV - frakt av felt elg

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Enstemmig vedtatt.

Vedtak

Stabbursdalen nasjonalparkstyre gir jaktfelt nr. 22 - Bastin ved jaktleder Einar Olsen delvis innvilget dispensasjon til uthenting av elg med ATV jamfør verneforskriften § 3 punkt 6.3.

1. Omfang og perioder:
 - a. Tillatelsen gjelder f.o.m. 25. september 2026 t.o.m. 1. november 2026
 - b. Tillatelse gjelder for én - 1 – tur pr. felte elg, der én tur er tur/retur.
 - c. Det gis kun dispensasjon til å benytte én - 1 – ATV for uttransport. Henger er tillat.
2. Trasé og kjørerestriksjoner:
 - a. All Kjøring skal skje på godkjent trasé for uttransport av felt elg merket av på vedlagt kart
 - b. Det er ikke tillatt å benytte motorisert kjøretøy for å transportere felt elg fra fellingssted til godkjent kjøretrasé i nasjonalparken.
3. Miljøhensyn
 - a. All ferdsel skal skje hensynsfullt, og begrenses til et minimum. Fugle- og dyrelivet i området, herunder reinsdyr, skal ikke forstyrres unødig.
4. Kommunikasjon og kontroll
 - a. Kjøreseddel skal fylles ut med penn eller tusj ved hver kjøring før turen starter og sendes inn til nasjonalparkforvalter etter endt jakt sesong (se vedlegg).
 - b. Før hver utkjøring skal lokalt SNO kontaktes (Emil Halvorsrud, tlf: 48 23 60 37). Oppnås ikke kontakt skal det sendes tekstmelding eller legges inn beskjed på mobilsvaer om at felt elg blir fraktet ut med kjøretøy.
 - c. Før hver utkjøring skal det etableres kontakt med Skáiddeduottar siida v/ Rasmus John S. Anti på telefon 454 88 968/ 481 98 885. Den siidaen skal da ha beskjed om hvor felt elg skal hentes ut og hvilken trase som benyttes. Det legges opp til at begge parter i samråd avtaler om hvordan dette løses seg praktisk.
 - d. Denne tillatelsen må medbringes i felt i tilfelle kontroll.
 - e. Ved tillatelsens utløp skal kopi av kjøreseddel sendes forvaltningsmyndigheten (nasjonalparkstyret).

ST 43/2026 Stabbursdalen nasjonalpark - Statsforvalteren Troms og Finnmark klager på vedtak - motorferdsel til fritidsbolig

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Samlet oversendelse av klagesaker om motorferdsel i Stabbursdalen nasjonalpark

Stabbursdalen nasjonalparkstyre behandlet 18. september 2026 Statsforvalteren i Troms og Finnmarks klager på styrets vedtak ST 23/2026, ST 13/2026 og ST 12/2026. Hver sak er behandlet særskilt. Styret opprettholdt alle tre vedtakene.

Klagene oversendes med dette til Miljødirektoratet for endelig avgjørelse etter forvaltningsloven § 33 fjerde ledd. Fordi klagen i stor grad bygger på de samme prinsipielle anførselene, gir styret nedenfor en samlet redegjørelse. De konkrete forskjellene mellom sakene omtales særskilt.

1 Rettslig utgangspunkt

Søknadene er behandlet etter verneforskriften for Stabbursdalen nasjonalpark § 3 punkt 6.3 femte strekpunkt. Bestemmelsen åpner uttrykkelig for at forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til bruk av beltekjøretøy på vinterføre i forbindelse med nødvendig transport til og fra lovlig oppførte private hytter.

Bestemmelsen innebærer ikke et ubetinget krav på motorferdsel. Det skal foretas en konkret vurdering i den enkelte sak. Styret har derfor vurdert transportbehovet, traseen, tidsrommet, antallet turer, kjøringens karakter, aktuelle naturverdier og den samlede belastningen i tråd med naturmangfoldloven §§ 7 til 12.

Styret legger samtidig til grunn at vurderingen skal være konkret og forholdsmessig. En generell praksis om seks turer kan være et relevant utgangspunkt, men kan ikke erstatte en individuell vurdering av behovet og forholdene i den enkelte sak.

Verneforskriften fastsetter ikke et bestemt antall turer. Avgrensningen er i stedet knyttet til formålet: Kjøringen skal gjelde nødvendig transport. Styret mener derfor at forskriften i utgangspunktet bygger på en behovsbasert, kvalitativ avgrensning, ikke en standardisert kvantitativ grense.

2 Lokale forhold, tidligere praksis og erfaringskunnskap

Stabbursdalen ligger i et område med lang vinter og normalt en lang periode med stabilt snødekke. Dette innebærer at nødvendig transport kan gjennomføres på vinterføre uten terrenginngrep over en lengre del av året enn i mange andre områder. De lokale forholdene begrunner ikke i seg selv flere turer, men de er relevante ved vurderingen av risiko, tidsrom og hvilke vilkår som er nødvendige.

Hytter og gammer i området har vært brukt over lang tid, og brukerne har erfaringskunnskap om trasevalg, snø- og isforhold, vær, reindrift og perioder hvor ferdsel bør unngås. Styret mener denne kunnskapen skal inngå i kunnskapsgrunnlaget sammen med tilgjengelig naturfaglig informasjon. I den enkelte saken må det derfor beskrives hvordan traseen er valgt, hvor lenge den har vært brukt, og om det er registrert skader eller konflikter med sårbare naturverdier eller reindrift.

Styret viser også til at tidligere nasjonalparkstyre etter det opplyste åpnet for inntil 16 turer per sesong i 2014. Dersom vedtaket dokumenteres i oversendelsen, viser dette at rammen ikke er en ny og uprøvd praksis. Styret ber om at både vedtakets ordlyd, virkeområde og etterfølgende praktisering inngår i vurderingen av lokal forvaltningspraksis.

3 Antall turer

I ST 23/2026, ST 13/2026 og ST 12/2026 er det gitt en øvre ramme på 16 turer tur-retur per sesong. Rammen er ikke en forventning om at alle turene skal benyttes. Den gir adgang til å utføre nødvendig transport når behovet oppstår, uten at det må sendes en ny søknad for hver enkelt transport.

Styret har lagt vekt på at transportbehovet kan variere mellom sesongene, blant annet på grunn av vedlikehold, vedtransport, utstyr, værforhold og antall rettighetshavere. En flerårig tillatelse med en tydelig øvre ramme gir forutsigbarhet, samtidig som de øvrige vilkårene begrenser ferdselen.

Statsforvalteren viser til vanlig praksis og tidligere avgjørelser fra Miljødirektoratet. Styret mener at tidligere avgjørelser kan gi veiledning, men at de ikke uten videre kan erstatte en konkret vurdering av andre traseer, andre bygg, andre søkere og andre transportbehov.

Styrets prinsipale syn er likevel at nødvendig transport til eksisterende hytter og gammer bør kunne reguleres gjennom flerårige, behovsbaserte tillatelser uten en på forhånd fastsatt tallgrense. En slik tillatelse vil ikke gi adgang til fri motorferdsel. Hver tur må være knyttet til nødvendig transport til eller fra det aktuelle bygget og skje innenfor fastsatt trasé, tidsrom og øvrige miljøvilkår. Rammen på 16 turer i de aktuelle vedtakene er derfor en kontrollert løsning innenfor dagens praksis, ikke styrets prinsipielle mål for framtidig forvaltning.

4 Naturmangfold og samlet belastning

Styret er enig i at motorferdsel kan forstyrre dyreliv og under ugunstige forhold skade vegetasjon. Tillatelsene inneholder derfor avgrensninger som reduserer risikoen:

- Kjøringen gjelder bestemte traseer og bestemte bygg.
- Kjøringen gjelder nødvendig transport, ikke fri ferdsel eller rekreasjonskjøring.
- Kjøringen skal skje på snø- og isdekket mark eller vann.
- Skadekjøring på vegetasjon er ikke tillatt.
- Fugle- og dyreliv, herunder rein, skal ikke forstyrres unødig.
- Tillatelsene gjelder innenfor avgrensede vinterperioder og er begrenset til nødvendig transport.

Etter styrets vurdering viser klagen i stor grad til mulige skadevirkninger på generelt grunnlag. De identifiserer i begrenset grad hvilke konkrete naturverdier langs de aktuelle traseene som kan bli skadet, sannsynligheten for skade eller hvorfor seks turer utgjør en forsvarlig grense mens 16 turer ikke gjør det.

Styret har også vurdert samlet belastning. Antallet tillatelser og turer må følges over tid, men vurderingen må knyttes til faktisk ferdsel, hvor ferdselen skjer og hvilke naturverdier som kan bli berørt. Den teoretiske summen av maksimale rammer gir ikke alene et presist bilde av den faktiske belastningen. Opplysninger om faktisk bruk av tidligere tillatelser bør derfor inngå i beslutningsgrunnlaget for hver sak.

5 Kjøreseddel og kontroll

Statsforvalteren har i ST 13/2026 og ST 12/2026 anført at fravær av kjøreseddel kan føre til ubegrenset kjøring. Styret er ikke enig i dette. Tillatelsens formål og øvrige vilkår gjelder uavhengig av om det føres kjøreseddel. Kjøring som ikke gjelder nødvendig transport, vil falle utenfor tillatelsen og kan følges opp av kontrollmyndighetene.

Styret anerkjenner at et vedtak må være kontrollerbart. Et vilkår om kjøreseddel må likevel være saklig, nødvendig og forholdsmessig. I disse sakene har styret lagt vekt på de korte og klart definerte traseene, bestemte innehavere og bestemte bygg. Styret mener derfor at fravær av kjøreseddel ikke i seg selv gjør vedtakene uegnet for kontroll.

Styret viser til at Porsanger kommune etter det opplyste praktiserer tilsvarende tillatelser etter motorferdselloven uten kjøreseddel. Selv om kommunens tillatelser bygger på et annet regelverk, viser praksisen at kontrollhensynet kan ivaretas på andre måter. Faglig rådgivende utvalg har dessuten gitt uttrykk for at kjøreseddelen oppleves som lite formålstjenlig og konfliktskapende. Dette er ikke avgjørende rettslig, men er relevant ved vurderingen av om ordningen er hensiktsmessig og forholdsmessig.

Dersom Miljødirektoratet mener at kjøreseddel er nødvendig, ber styret om en konkret begrunnelse for hvorfor kontrollbehovet ikke kan ivaretas på en mindre byrdefull måte. Styret mener en enkel årlig rapportering av faktisk antall turer og hovedformålet med transporten kan gi kunnskap om faktisk ferdsel og samlet belastning, uten at hver tur må forhåndsregistreres eller godkjennes.

6 Tillatelsenes varighet

Tillatelsene er gitt for flere sesonger. Dette endrer ikke den årlige rammen eller de materielle vilkårene. Flerårige tillatelser gir forutsigbarhet for søkerne og reduserer unødvendig administrasjon for både søkerne og forvaltningsmyndigheten.

Tillatelsene kan vurderes på nytt dersom det kommer nye opplysninger om naturverdier, endret bruk, vesentlige skadevirkninger eller andre forhold som har betydning for vurderingen.

7 Særlige forhold i den enkelte saken

Sak	Vedtak	Særlige forhold
ST 23/2026	Opprettholdes	Klagen gjelder i hovedsak antall turer. Tillatelsen er knyttet til bestemt fritidsbygg, bestemt trasé, nødvendig transport og kjøring på vinterføre.
ST 13/2026	Opprettholdes	Rammen på 16 turer er et maksimum for nødvendig transport. Søkeren oppga seks turer, men rammen åpner for varierende behov gjennom tillatelsesperioden.
ST 12/2026	Opprettholdes	Flere rettighetshavere og en svært kort strekning innenfor parken, opplyst til om lag 198 meter på elveisen. Søknens merknader følger saken.

8 Styrets anmodning

Stabbursdalen nasjonalparkstyre ber Miljødirektoratet om å prøve hver sak konkret og ta stilling til styrets vurderinger av behov, trasé, faktisk risiko og forholdsmessighet. Styret ber samtidig om en uttrykkelig avklaring av om verneforskriften åpner for flerårige, behovsbaserte tillatelser uten en på forhånd fastsatt tallgrense, når tillatelsen er avgrenset til bestemte innehavere, bestemt bygg, fast trasé, vinterføre, angitt periode og nødvendig transport. Dersom direktoratet mener at et bestemt antall turer alltid må fastsettes, ber styret om at det rettslige grunnlaget for dette angis.

Enstemmig vedtatt.

Vedtak

Stabbursdalen nasjonalparkstyre tar ikke Statsforvalteren i Troms og Finnmarks klage til følge og opprettholder vedtak ST 23/2026 av 6. februar 2026.

Styret mener at tillatelsen har klar hjemmel i verneforskriften § 3 punkt 6.3 femte strekpunkt, og at den er tilstrekkelig avgrenset gjennom formål, trasé, tidsrom, sesong, antall turer og krav om kjøring på snø- og isdekket mark. Rammen på 16 turer er et maksimum og innebærer ikke at samtlige turer vil bli gjennomført.

Styret har lagt vekt på at Statsforvalterens klage i hovedsak bygger på generelle antakelser om mulig skade og presedens. Klagen identifiserer ikke konkrete naturverdier langs den aktuelle traseen eller konkrete virkninger som tilsier at rammen må reduseres til seks turer. Styret viser ellers til den felles uttalelsen som følger oversendelsen.

Klagen og sakens dokumenter oversendes Miljødirektoratet for endelig avgjørelse etter forvaltningsloven § 33 fjerde ledd.

ST 44/2026 Stabbursdalen nasjonalpark - Statsforvalteren Troms og Finnmark klager på vedtak - motorferdsel - gamle

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Samlet oversendelse av klagesaker om motorferdsel i Stabbursdalen nasjonalpark

Stabbursdalen nasjonalparkstyre behandlet 18. september 2026 Statsforvalteren i Troms og Finnmarks klager på styrets vedtak ST 23/2026, ST 13/2026 og ST 12/2026. Hver sak er behandlet særskilt. Styret opprettholdt alle tre vedtakene.

Klagene oversendes med dette til Miljødirektoratet for endelig avgjørelse etter forvaltningsloven § 33 fjerde ledd. Fordi klagen i stor grad bygger på de samme prinsipielle anførselene, gir styret nedenfor en samlet redegjørelse. De konkrete forskjellene mellom sakene omtales særskilt.

1 Rettslig utgangspunkt

Søknadene er behandlet etter verneforskriften for Stabbursdalen nasjonalpark § 3 punkt 6.3 femte strekpunkt. Bestemmelsen åpner uttrykkelig for at forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til bruk av beltekjøretøy på vinterføre i forbindelse med nødvendig transport til og fra lovlig oppførte private hytter.

Bestemmelsen innebærer ikke et ubetinget krav på motorferdsel. Det skal foretas en konkret vurdering i den enkelte sak. Styret har derfor vurdert transportbehovet, traseen, tidsrommet, antallet turer, kjøringens karakter, aktuelle naturverdier og den samlede belastningen i tråd med naturmangfoldloven §§ 7 til 12.

Styret legger samtidig til grunn at vurderingen skal være konkret og forholdsmessig. En generell praksis om seks turer kan være et relevant utgangspunkt, men kan ikke erstatte en individuell vurdering av behovet og forholdene i den enkelte sak.

Verneforskriften fastsetter ikke et bestemt antall turer. Avgrensningen er i stedet knyttet til formålet: Kjøringen skal gjelde nødvendig transport. Styret mener derfor at forskriften i utgangspunktet bygger på en behovsbasert, kvalitativ avgrensning, ikke en standardisert kvantitativ grense.

2 Lokale forhold, tidligere praksis og erfaringskunnskap

Stabbursdalen ligger i et område med lang vinter og normalt en lang periode med stabilt snødekke. Dette innebærer at nødvendig transport kan gjennomføres på vinterføre uten terrenginngrep over en lengre del av året enn i mange andre områder. De lokale forholdene begrunner ikke i seg selv

flere turer, men de er relevante ved vurderingen av risiko, tidsrom og hvilke vilkår som er nødvendige.

Hytter og gammer i området har vært brukt over lang tid, og brukerne har erfaringskunnskap om trasevalg, snø- og isforhold, vær, reindrift og perioder hvor ferdsel bør unngås. Styret mener denne kunnskapen skal inngå i kunnskapsgrunnlaget sammen med tilgjengelig naturfaglig informasjon. I den enkelte saken må det derfor beskrives hvordan traseen er valgt, hvor lenge den har vært brukt, og om det er registrert skader eller konflikter med sårbare naturverdier eller reindrift.

Styret viser også til at tidligere nasjonalparkstyre etter det opplyste åpnet for inntil 16 turer per sesong i 2014. Dersom vedtaket dokumenteres i oversendelsen, viser dette at rammen ikke er en ny og uprøvd praksis. Styret ber om at både vedtakets ordlyd, virkeområde og etterfølgende praktisering inngår i vurderingen av lokal forvaltningspraksis.

3 Antall turer

I ST 23/2026, ST 13/2026 og ST 12/2026 er det gitt en øvre ramme på 16 turer tur-retur per sesong. Rammen er ikke en forventning om at alle turene skal benyttes. Den gir adgang til å utføre nødvendig transport når behovet oppstår, uten at det må sendes en ny søknad for hver enkelt transport.

Styret har lagt vekt på at transportbehovet kan variere mellom sesongene, blant annet på grunn av vedlikehold, vedtransport, utstyr, værforhold og antall rettighetshavere. En flerårig tillatelse med en tydelig øvre ramme gir forutsigbarhet, samtidig som de øvrige vilkårene begrenser ferdselen.

Statsforvalteren viser til vanlig praksis og tidligere avgjørelser fra Miljødirektoratet. Styret mener at tidligere avgjørelser kan gi veiledning, men at de ikke uten videre kan erstatte en konkret vurdering av andre traseer, andre bygg, andre søkere og andre transportbehov.

Styrets prinsipale syn er likevel at nødvendig transport til eksisterende hytter og gammer bør kunne reguleres gjennom flerårige, behovsbaserte tillatelser uten en på forhånd fastsatt tallgrense. En slik tillatelse vil ikke gi adgang til fri motorferdsel. Hver tur må være knyttet til nødvendig transport til eller fra det aktuelle bygget og skje innenfor fastsatt trasé, tidsrom og øvrige miljøvilkår. Rammen på 16 turer i de aktuelle vedtakene er derfor en kontrollert løsning innenfor dagens praksis, ikke styrets prinsipielle mål for framtidig forvaltning.

4 Naturmangfold og samlet belastning

Styret er enig i at motorferdsel kan forstyrre dyreliv og under ugunstige forhold skade vegetasjon. Tillatelsene inneholder derfor avgrensninger som reduserer risikoen:

- Kjøringen gjelder bestemte traseer og bestemte bygg.
- Kjøringen gjelder nødvendig transport, ikke fri ferdsel eller rekreasjonskjøring.
- Kjøringen skal skje på snø- og isdekket mark eller vann.
- Skadekjøring på vegetasjon er ikke tillatt.
- Fugle- og dyreliv, herunder rein, skal ikke forstyrres unødig.
- Tillatelsene gjelder innenfor avgrensede vinterperioder og er begrenset til nødvendig transport.

Etter styrets vurdering viser klagene i stor grad til mulige skadevirkninger på generelt grunnlag. De identifiserer i begrenset grad hvilke konkrete naturverdier langs de aktuelle traseene som kan bli skadet, sannsynligheten for skade eller hvorfor seks turer utgjør en forsvarlig grense mens 16 turer ikke gjør det.

Styret har også vurdert samlet belastning. Antallet tillatelser og turer må følges over tid, men vurderingen må knyttes til faktisk ferdsel, hvor ferdselen skjer og hvilke naturverdier som kan bli berørt. Den teoretiske summen av maksimale rammer gir ikke alene et presist bilde av den faktiske belastningen. Opplysninger om faktisk bruk av tidligere tillatelser bør derfor inngå i beslutningsgrunnlaget for hver sak.

5 Kjøreseddel og kontroll

Statsforvalteren har i ST 13/2026 og ST 12/2026 anført at fravær av kjøreseddel kan føre til ubegrenset kjøring. Styret er ikke enig i dette. Tillatelsens formål og øvrige vilkår gjelder uavhengig

av om det føres kjøreseddel. Kjøring som ikke gjelder nødvendig transport, vil falle utenfor tillatelsen og kan følges opp av kontrollmyndighetene.

Styret anerkjenner at et vedtak må være kontrollerbart. Et vilkår om kjøreseddel må likevel være saklig, nødvendig og forholdsmessig. I disse sakene har styret lagt vekt på de korte og klart definerte traseene, bestemte innehavere og bestemte bygg. Styret mener derfor at fravær av kjøreseddel ikke i seg selv gjør vedtakene uegnet for kontroll.

Styret viser til at Porsanger kommune etter det opplyste praktiserer tilsvarende tillatelser etter motorferdselloven uten kjøreseddel. Selv om kommunens tillatelser bygger på et annet regelverk, viser praksisen at kontrollhensynet kan ivaretas på andre måter. Faglig rådgivende utvalg har dessuten gitt uttrykk for at kjøreseddelen oppleves som lite formålstjenlig og konfliktskapende. Dette er ikke avgjørende rettslig, men er relevant ved vurderingen av om ordningen er hensiktsmessig og forholdsmessig.

Dersom Miljødirektoratet mener at kjøreseddel er nødvendig, ber styret om en konkret begrunnelse for hvorfor kontrollbehovet ikke kan ivaretas på en mindre byrdefull måte. Styret mener en enkel årlig rapportering av faktisk antall turer og hovedformålet med transporten kan gi kunnskap om faktisk ferdsel og samlet belastning, uten at hver tur må forhåndsregistreres eller godkjennes.

6 Tillatelsenes varighet

Tillatelsene er gitt for flere sesonger. Dette endrer ikke den årlige rammen eller de materielle vilkårene. Flerårige tillatelser gir forutsigbarhet for søkerne og reduserer unødvendig administrasjon for både søkerne og forvaltningsmyndigheten.

Tillatelsene kan vurderes på nytt dersom det kommer nye opplysninger om naturverdier, endret bruk, vesentlige skadevirkninger eller andre forhold som har betydning for vurderingen.

7 Særlige forhold i den enkelte saken

Sak	Vedtak	Særlige forhold
ST 23/2026	Opprettholdes	Klagen gjelder i hovedsak antall turer. Tillatelsen er knyttet til bestemt fritidsbygg, bestemt trasé, nødvendig transport og kjøring på vinterføre.
ST 13/2026	Opprettholdes	Rammen på 16 turer er et maksimum for nødvendig transport. Søkeren oppga seks turer, men rammen åpner for varierende behov gjennom tillatelsesperioden.
ST 12/2026	Opprettholdes	Flere rettighetshavere og en svært kort strekning innenfor parken, opplyst til om lag 198 meter på elveisen. Søknernes merknader følger saken.

8 Styrets anmodning

Stabbursdalen nasjonalparkstyre ber Miljødirektoratet om å prøve hver sak konkret og ta stilling til styrets vurderinger av behov, trasé, faktisk risiko og forholdsmessighet. Styret ber samtidig om en uttrykkelig avklaring av om verneforskriften åpner for flerårige, behovsbaserte tillatelser uten en på forhånd fastsatt tallgrense, når tillatelsen er avgrenset til bestemte innehavere, bestemt bygg, fast trasé, vinterføre, angitt periode og nødvendig transport. Dersom direktoratet mener at et bestemt antall turer alltid må fastsettes, ber styret om at det rettslige grunnlaget for dette angis.

Enstemmig vedtatt.

Vedtak

Stabbursdalen nasjonalparkstyre tar ikke Statsforvalteren i Troms og Finnmarks klage til følge og opprettholder vedtak ST 13/2026 av 23. januar 2026.

Styret er kjent med at søkeren oppga et behov for seks turer. Rammen på 16 turer er likevel fastsatt som en øvre ramme for nødvendig transport gjennom tillatelsesperioden. Den gir ikke adgang til rekreasjonskjøring og innebærer ikke at samtlige turer forventes benyttet.

Styret mener at tillatelsen er tilstrekkelig avgrenset gjennom formål, trasé, tidsrom, sesong og krav om kjøring på snø- og isdekket mark. Styret mener videre at vedtaket er kontrollerbart uten vilkår om kjøreseddel. Klagen og sakens dokumenter oversendes Miljødirektoratet for endelig avgjørelse etter forvaltningsloven § 33 fjerde ledd.

ST 45/2026 Stabbursdalen nasjonalpark - Statsforvalteren i Troms og Finnmark klage på vedtak - motorferdsel - fritidshytte Storøen Østre - Badjeluoppal

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Samlet oversendelse av klagesaker om motorferdsel i Stabbursdalen nasjonalpark

Stabbursdalen nasjonalparkstyre behandlet 18. september 2026 Statsforvalteren i Troms og Finnmarks klager på styrets vedtak ST 23/2026, ST 13/2026 og ST 12/2026. Hver sak er behandlet særskilt. Styret opprettholdt alle tre vedtakene.

Klagene oversendes med dette til Miljødirektoratet for endelig avgjørelse etter forvaltningsloven § 33 fjerde ledd. Fordi klagen i stor grad bygger på de samme prinsipielle anførselene, gir styret nedenfor en samlet redegjørelse. De konkrete forskjellene mellom sakene omtales særskilt.

1 Rettslig utgangspunkt

Søknadene er behandlet etter verneforskriften for Stabbursdalen nasjonalpark § 3 punkt 6.3 femte strekpunkt. Bestemmelsen åpner uttrykkelig for at forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til bruk av beltekjøretøy på vinterføre i forbindelse med nødvendig transport til og fra lovlig oppførte private hytter.

Bestemmelsen innebærer ikke et ubetinget krav på motorferdsel. Det skal foretas en konkret vurdering i den enkelte sak. Styret har derfor vurdert transportbehovet, traseen, tidsrommet, antallet turer, kjøringens karakter, aktuelle naturverdier og den samlede belastningen i tråd med naturmangfoldloven §§ 7 til 12.

Styret legger samtidig til grunn at vurderingen skal være konkret og forholdsmessig. En generell praksis om seks turer kan være et relevant utgangspunkt, men kan ikke erstatte en individuell vurdering av behovet og forholdene i den enkelte sak.

Verneforskriften fastsetter ikke et bestemt antall turer. Avgrensningen er i stedet knyttet til formålet: Kjøringen skal gjelde nødvendig transport. Styret mener derfor at forskriften i utgangspunktet bygger på en behovsbasert, kvalitativ avgrensning, ikke en standardisert kvantitativ grense.

2 Lokale forhold, tidligere praksis og erfaringskunnskap

Stabbursdalen ligger i et område med lang vinter og normalt en lang periode med stabilt snødekke. Dette innebærer at nødvendig transport kan gjennomføres på vinterføre uten terrenginngrep over

en lengre del av året enn i mange andre områder. De lokale forholdene begrunner ikke i seg selv flere turer, men de er relevante ved vurderingen av risiko, tidsrom og hvilke vilkår som er nødvendige.

Hytter og gammer i området har vært brukt over lang tid, og brukerne har erfaringskunnskap om trasevalg, snø- og isforhold, vær, reindrift og perioder hvor ferdsel bør unngås. Styret mener denne kunnskapen skal inngå i kunnskapsgrunnlaget sammen med tilgjengelig naturfaglig informasjon. I den enkelte saken må det derfor beskrives hvordan traseen er valgt, hvor lenge den har vært brukt, og om det er registrert skader eller konflikter med sårbare naturverdier eller reindrift.

Styret viser også til at tidligere nasjonalparkstyre etter det opplyste åpnet for inntil 16 turer per sesong i 2014. Dersom vedtaket dokumenteres i oversendelsen, viser dette at rammen ikke er en ny og uprøvd praksis. Styret ber om at både vedtakets ordlyd, virkeområde og etterfølgende praktisering inngår i vurderingen av lokal forvaltningspraksis.

3 Antall turer

I ST 23/2026, ST 13/2026 og ST 12/2026 er det gitt en øvre ramme på 16 turer tur-retur per sesong. Rammen er ikke en forventning om at alle turene skal benyttes. Den gir adgang til å utføre nødvendig transport når behovet oppstår, uten at det må sendes en ny søknad for hver enkelt transport.

Styret har lagt vekt på at transportbehovet kan variere mellom sesongene, blant annet på grunn av vedlikehold, vedtransport, utstyr, værforhold og antall rettighetshavere. En flerårig tillatelse med en tydelig øvre ramme gir forutsigbarhet, samtidig som de øvrige vilkårene begrenser ferdselen.

Statsforvalteren viser til vanlig praksis og tidligere avgjørelser fra Miljødirektoratet. Styret mener at tidligere avgjørelser kan gi veiledning, men at de ikke uten videre kan erstatte en konkret vurdering av andre traseer, andre bygg, andre søkere og andre transportbehov.

Styrets prinsipale syn er likevel at nødvendig transport til eksisterende hytter og gammer bør kunne reguleres gjennom flerårige, behovsbaserte tillatelser uten en på forhånd fastsatt tallgrense. En slik tillatelse vil ikke gi adgang til fri motorferdsel. Hver tur må være knyttet til nødvendig transport til eller fra det aktuelle bygget og skje innenfor fastsatt trasé, tidsrom og øvrige miljøvilkår. Rammen på 16 turer i de aktuelle vedtakene er derfor en kontrollert løsning innenfor dagens praksis, ikke styrets prinsipielle mål for framtidig forvaltning.

4 Naturmangfold og samlet belastning

Styret er enig i at motorferdsel kan forstyrre dyreliv og under ugunstige forhold skade vegetasjon. Tillatelsene inneholder derfor avgrensninger som reduserer risikoen:

- Kjøringen gjelder bestemte traseer og bestemte bygg.
- Kjøringen gjelder nødvendig transport, ikke fri ferdsel eller rekreasjonskjøring.
- Kjøringen skal skje på snø- og isdekket mark eller vann.
- Skadekjøring på vegetasjon er ikke tillatt.
- Fugle- og dyreliv, herunder rein, skal ikke forstyrres unødig.
- Tillatelsene gjelder innenfor avgrensede vinterperioder og er begrenset til nødvendig transport.

Etter styrets vurdering viser klagene i stor grad til mulige skadevirkninger på generelt grunnlag. De identifiserer i begrenset grad hvilke konkrete naturverdier langs de aktuelle traseene som kan bli skadet, sannsynligheten for skade eller hvorfor seks turer utgjør en forsvarlig grense mens 16 turer ikke gjør det.

Styret har også vurdert samlet belastning. Antallet tillatelser og turer må følges over tid, men vurderingen må knyttes til faktisk ferdsel, hvor ferdselen skjer og hvilke naturverdier som kan bli berørt. Den teoretiske summen av maksimale rammer gir ikke alene et presist bilde av den faktiske belastningen. Opplysninger om faktisk bruk av tidligere tillatelser bør derfor inngå i beslutningsgrunnlaget for hver sak.

5 Kjøreseddel og kontroll

Statsforvalteren har i ST 13/2026 og ST 12/2026 anført at fravær av kjøreseddel kan føre til ubegrenset kjøring. Styret er ikke enig i dette. Tillatelsens formål og øvrige vilkår gjelder uavhengig

av om det føres kjøreseddel. Kjøring som ikke gjelder nødvendig transport, vil falle utenfor tillatelsen og kan følges opp av kontrollmyndighetene.

Styret anerkjenner at et vedtak må være kontrollerbart. Et vilkår om kjøreseddel må likevel være saklig, nødvendig og forholdsmessig. I disse sakene har styret lagt vekt på de korte og klart definerte traseene, bestemte innehavere og bestemte bygg. Styret mener derfor at fravær av kjøreseddel ikke i seg selv gjør vedtakene uegnet for kontroll.

Styret viser til at Porsanger kommune etter det opplyste praktiserer tilsvarende tillatelser etter motorferdselloven uten kjøreseddel. Selv om kommunens tillatelser bygger på et annet regelverk, viser praksisen at kontrollhensynet kan ivaretas på andre måter. Faglig rådgivende utvalg har dessuten gitt uttrykk for at kjøreseddelen oppleves som lite formålstjenlig og konfliktskapende. Dette er ikke avgjørende rettslig, men er relevant ved vurderingen av om ordningen er hensiktsmessig og forholdsmessig.

Dersom Miljødirektoratet mener at kjøreseddel er nødvendig, ber styret om en konkret begrunnelse for hvorfor kontrollbehovet ikke kan ivaretas på en mindre byrdefull måte. Styret mener en enkel årlig rapportering av faktisk antall turer og hovedformålet med transporten kan gi kunnskap om faktisk ferdsel og samlet belastning, uten at hver tur må forhåndsregistreres eller godkjennes.

6 Tillatelsenes varighet

Tillatelsene er gitt for flere sesonger. Dette endrer ikke den årlige rammen eller de materielle vilkårene. Flerårige tillatelser gir forutsigbarhet for søkerne og reduserer unødvendig administrasjon for både søkerne og forvaltningsmyndigheten.

Tillatelsene kan vurderes på nytt dersom det kommer nye opplysninger om naturverdier, endret bruk, vesentlige skadevirkninger eller andre forhold som har betydning for vurderingen.

7 Særlige forhold i den enkelte saken

Sak	Vedtak	Særlige forhold
ST 23/2026	Opprettholdes	Klagen gjelder i hovedsak antall turer. Tillatelsen er knyttet til bestemt fritidsbygg, bestemt trasé, nødvendig transport og kjøring på vinterføre.
ST 13/2026	Opprettholdes	Rammen på 16 turer er et maksimum for nødvendig transport. Søkeren oppga seks turer, men rammen åpner for varierende behov gjennom tillatelsesperioden.
ST 12/2026	Opprettholdes	Flere rettighetshavere og en svært kort strekning innenfor parken, opplyst til om lag 198 meter på elveisen. Søknens merknader følger saken.

8 Styrets anmodning

Stabbursdalen nasjonalparkstyre ber Miljødirektoratet om å prøve hver sak konkret og ta stilling til styrets vurderinger av behov, trasé, faktisk risiko og forholdsmessighet. Styret ber samtidig om en uttrykkelig avklaring av om verneforskriften åpner for flerårige, behovsbaserte tillatelser uten en på forhånd fastsatt tallgrense, når tillatelsen er avgrenset til bestemte innehavere, bestemt bygg, fast trasé, vinterføre, angitt periode og nødvendig transport. Dersom direktoratet mener at et bestemt antall turer alltid må fastsettes, ber styret om at det rettslige grunnlaget for dette angis.

Vedtak

Stabbursdalen nasjonalparkstyre tar ikke Statsforvalteren i Troms og Finnmarks klage til følge og opprettholder vedtak ST 12/2026 av 23. januar 2026.

Styret har særlig lagt vekt på at tillatelsen gjelder flere rettighetshavere, nødvendig transport til et lovlig oppført fritidsbygg og en svært kort strekning innenfor nasjonalparken. Etter opplysningene i saken er den aktuelle strekningen om lag 198 meter og går på elveisen.

Tillatelsen er avgrenset til en bestemt trasé, et bestemt tidsrom og kjøring på snø- og isdekket mark.

Styret mener at klagen ikke påviser konkrete naturverdier eller konkrete skadevirkninger langs denne strekningen som tilsier at rammen må reduseres til seks turer. Styret mener videre at vedtaket er kontrollerbart selv om det ikke settes vilkår om kjøreseddel. Styret viser ellers til den felles uttalelsen som følger oversendelsen.

Klagen, søkerens merknader og sakens øvrige dokumenter oversendes Miljødirektoratet for endelig avgjørelse etter forvaltningsloven § 33 fjerde ledd.

ST 46/2026 Stabbursdalen nasjonalpark - Søknad om etablering av ny 420 kV kraftledning gjennom Stabbursdalen landskapsvernområdet med plantelivsfredning

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Enstemmig vedtatt med endringer.

Vedtak

Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautusvuoman kanalistarhaan johtokunta har i styremøte 18. september 2026 fattet følgende vedtak:

1. Nasjonalparkstyret har kommet frem til at omsøkt tiltak er i strid med verneformålet i verneforskriften § 2, og gir derfor avslag på søknaden om etablering av 420 kV kraftledning gjennom Stabbursdalen landskapsvernområde med plantelivsfredning/Rávttošvuomi suodjemeahcci ja beahcevuovddi ráfáidahttin.
2. Styret ber Statnett utrede alternative traséer for 420 kV kraftledning utenfor Stabbursdalen landskapsvernområde.

Vedtaket er fattet med hjemmel i § 3 punkt 1.3, jf. § 3 punkt 1.1, i forskrift om Stabbursdalen landskapsvernområde med plantelivsfredning/Rávttošvuomi suodjemeahcci ja beahcevuovddi ráfáidahttin av 20. desember 2002 nr. 1772.

Klageadgang

Vedtaket kan påklages innen tre uker til Miljødirektoratet. Klagefristen er tre – 3 – uker fra den dagen brevet kom frem til påført adressat. Klagen sendes skriftlig til Nasjonalparkstyret. Angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes og de grunner du vil anføre for klagen.

ST 47/2026 Stabbursdalen nasjonalpark - Innspill til detaljplan for ny 420 kV kraftledning mellom Skaidi og Lebesby

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Enstemmig vedtatt med endringer.

Vedtak

Stabbursdalen nasjonalparkstyre vedtar å sende innspill til detaljplan for ny 420 kV kraftledning med de endringene som ble bestemt under styremøtet.

ST 48/2026 Stabbursdalen nasjonalparkstyre - orienteringssaker - møte 18.09.2026

Saksprotokoll i Stabbursdalen nasjonalparkstyre/Rávttošvuomi álbmotmeahccestivra/Rautu - 18.09.2026

Behandling

Vedtak

OS 3/2026 søppelcontainer - T.O.

OS 4/2026 helikopter landingstillatelse - T.O.

OS 5/2026 søknad om motorferdsel - T.O.

OS 6/2026 omorganisering - T.O.

OS 7/2026 foreløpig svar på klage - T.O.

OS 8/2026 omgjort vedtak miljødir. - T.O.

OS 9/2026 restaurering - T.O.

OS 10/2026 skadefelling og lisensfelling - T.O.

OS 11/2026 forsvaret - T.O.

OS 12/2026 budsjett - T.E.