



Nasjonalparkstyret
for Jotunheimen
og Utladalen

Møteinnkalling

Utval: Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen
Møtestad: Skjolden
Dato: 26.09.2023
Tidspunkt: 10:00

Eventuelt forfall må meldes snarast til nasjonalparkforvaltar. Vararepresentantar møter etter nærare beskjed.

Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv- saksnr
ST 23/2023	Godkjenning av innkalling og dagsorden		
ST 24/2023	Referatsaker		
RS	Rapport kjentmannstur i Jotunheimen - Grindaheim Røde Kore Hjelpekorps		2023/3494
RS	Jotunheimen NP - Høyring - Beiting ved Gjende - Vågå fjellstyre		2023/4255
RS	Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse i Oppland - Innlandet - 18 landskap inngår i oversikt		2021/5210
RS	Veileder - reindriftas motorferdsel på barmark i verneområder		2023/7539
RS	Utladalen landskapsvernområde - Fjerning av gammel telelinje inn til Vetti - Førebels tilbakemelding frå ELTEL		2023/1314
RS	Informasjonsarbeid i Breheimen, Reinheimen og Jotunheimen - oppsummering av møte og invitasjon.		2022/9890
RS	Utladalen landskapsvernområde - Oppgradering av bru over Morkaelvi - Oppfølging frå DNT OO		2023/8562
RS	Kunngjering av vernevedtak - Lykkja i Årdal kommune - Osøyra i Kinn kommune		2021/4348
RS	Høyring - Oppdaterte og nye forskrifter om tilskudd til natur- og friluftsmål		2023/9829
ST 25/2023	Delegerte vedtak		
8/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Utladalen LVO - Motorferdsel 2023-2026 - Snøskuter - Revidert øvingsplan for Grindaheim Røde Korps Hjelpekorps		2023/3494
9/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 - barmark - transport til Glitterheim for rullestolbrukar i samband med konsertarrangement		2023/4584
10/2023	Jotunheimen NP - dispensasjon - 2023-25 - drone - kartlegging av snøtykkelse på Storbreen - SINTEF		2023/4520
11/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - Avslag - Motorferdsel - 2023 - Helikopter - Filmoppdrag Galdhøpiggen - ENCORE FILM AS		2023/5020
12/2023	Delegert vedtak - Dispensasjon - Utladalen landskapsvernområde – Bruk av helikopter for transport av vedomn - Gravdalen - Årdal Turlag		2023/4549
13/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Avslag - Droneflyging over Gjende - Prosjektet ØKOSTOR v/ NIVA		2021/4855

14/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023 - Helikopter - Reparasjon av bru over Hellstuguåe - DNT Oslo og Omegn		2023/6087
15/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Avslag - Motorferdsel - 2023 - Transport på strekninga mellom bom Veodalen og Glitterheim - Thor Andre Søyland		2023/2681
16/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - 2023 - Motorferdsel i samband med utskifting av fjellstyrehytte i Storådalen - Lom fjellstyre		2023/2180
17/2023	Jotunheimen NP - Dispensasjon - Motorferdsel i samband med opprusting av Memurubu Kraftverk - Kjetil Sveine - Kleppconsult AS		2018/618
18/2023	Søknad - Jotunheimen NP - oppsetting av lavvoer vest for Gjende - Stiftelsen Phoenix Haga		2023/5612
19/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Motorferdsel 2023 - Helikoptertransport til nytt naust ved Bessvatnet, Vågå RKH		2022/1862
20/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - 2023 - Utbedring etter flomskader på Glitterheimvegen etter uværet Hans - DNT Oslo og Omegn v/ Glitterheim Turisthytte		2023/8646
21/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023 - Barmark - Utskifting av små bruer Steinbuelve - DNT Oslo og Omegn		2023/6146
22/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 - barmark - transport til Glitterheim - Lom Pensjonistlag		2023/8592
23/2023	Søknad - Jotunheimen NP - motorbåt - vanntemperaturmålinger - Gjende og Bessvatnet - Norges vassdrags- og energidirektorat - NVE		2023/6106
24/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 - barmark - transport til Glitterheim for rullestolbrukar i samband med konsertarrangement	X	2023/7457
25/2023	Delegert vedtak - dispensasjon - Jotunheimen NP - drone - innsamling av brearkeologiske funn - Innlandet fylkeskommune		2023/7195
26/2023	Delegert vedtak - dispensasjon - Jotunheimen NP - barmark - transport til Glitterheim - Vågå Demensforening		2023/5548
27/2023	Delegert vedtak - Tillatelse - Utladalen landskapsvernområde - 2023 - Motorferdsel - Transport av varer og utstyr på Vettisvegen - DNT Oslo og Omegn		2023/6411
28/2023	Permit to arrange Troll challenge in Norway in Utladalen on the 17th of August 2023		2023/4319
29/2023	Jotunheimen NP - sperregjerde for storfe ved Vågåbue, Gjendebru - Vågå fjellstyre		2022/6721

30/2023	Utladalen LVO - Avslag på søknad om dispensasjon - 2023 - Bruk av drone for produksjon av film om "melting Galciers and the importunes of flowing water" - Wild Space Productions	2023/6962
31/2023	Jotunheimen NP - Utladalen LVO - dispensasjon - motorferdsel - 2023 - helikopter - reparasjon av brua over Uradøla - DNT Oslo og Omegn	2022/11792
32/2023	Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 - snødekt mark - øvingsplan - Vågå Røde Kors Hjelpekorps - tilleggsvedtak øving 9	2022/2044
33/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 - Transport til Gjendebu med flåte på Gjende - DNT Oslo og Omegn	2023/8067
ST 26/2023	Jotunheimen NP - Dispensasjon - Motorferdsel - Motorferdselplan 2023-2026 - Oppgradering Memurubu Kraftverk - Kjetil Sveine - Kleppconsult AS	2018/618
ST 27/2023	Utladalen LVO - Dispensasjon - 2023 - Oppgradering av bustadhus frå 1970-talet - Lauvhaugen gard - Lars Ove Skorpen	2023/9442
ST 28/2023	Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023-24 - snøskuter / helikopter - Fjerning av utrangert NVE-hytte Austre Memurubreen - NVE og Lom fjellstyre	2023/7459
ST 29/2023	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023-2026 - Drift av Gjendebu turisthytte - DNT Oslo og Omegn	2022/12401
ST 30/2023	Jotunheimen NP og Utladalen LVO - Avslag på søknad om dispensasjon - 2023 - Bruk av drone for produksjon av dokumentarfilm - Gjertvassbreen og Smørstabbreen - KBS - Sindre Kolbjørnsgard	2023/9212
ST 31/2023	Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 - overtaking av traktor for diverse transport i Gjendebu-området - Storådalen Beitelag	2023/9178
ST 32/2023	Eventuelt	

ST 23/2023 Godkjenning av innkalling og dagsorden
ST 24/2023 Referatsaker
Rapport kjentmannstur i Jotunheimen - Grindaheim Røde Kore Hjelpekorps
2023/3494
Jotunheimen NP - Høyering - Beiting ved Gjende - Vågå fjellstyre 2023/4255
Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse i Oppland - Innlandet - 18 landskap
inngår i oversikt 2021/5210
Veileder - reindriftas motorferdsel på barmark i verneområder 2023/7539
Utladalen landskapsvernområde - Fjerning av gammel telelinje inn til Vetti - Førebels
tilbakemelding frå ELTEL 2023/1314
Informasjonsarbeid i Breheimen, Reinheimen og Jotunheimen - oppsummering av
møte og invitasjon. 2022/9890
Utladalen landskapsvernområde - Oppgradering av bru over Morkaelvi -
Oppfølging frå DNT OO 2023/8562
Kunngjøring av vernevedtak - Lykkja i Årdal kommune - Osøyra i Kinn kommune
2021/4348
Høyering - Oppdaterte og nye forskrifter om tilskudd til natur- og friluftsmål
2023/9829
ST 25/2023 Delegerte vedtak
8/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Utladalen LVO - Motorferdsel 2023-2026
- Snøskuter - Revidert øvingsplan for Grindaheim Røde Korps Hjelpekorps
2023/3494
9/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 -
barmark - transport til Glitterheim for rullestolbrukar i samband med
konsertarrangement 2023/4584
10/2023 Jotunheimen NP - dispensasjon - 2023-25 - drone - kartlegging av
snøtykkelse på Storbreen - SINTEF 2023/4520
11/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - Avslag - Motorferdsel -
2023 - Helikopter - Filmoppdrag Galdhøpiggen - ENCORE FILM AS 2023/5020
12/2023 Delegert vedtak - Dispensasjon - Utladalen landskapsvernområde – Bruk
av helikopter for transport av vedomn - Gravdalen - Årdal Turlag 2023/4549
13/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Avslag - Droneflyging over Gjende -
Prosjektet ØKOSTOR v/ NIVA 2021/4855
14/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023 -
Helikopter - Reparasjon av bru over Hellstuguåe - DNT Oslo og Omegn 2023/6087
15/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Avslag - Motorferdsel - 2023 -
Transport på strekninga mellom bom Veodalen og Glitterheim - Thor Andre
Søyland 2023/2681
16/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - 2023 - Motorferdsel i
samband med utskifting av fjellstyrehytte i Storådalen - Lom fjellstyre 2023/2180
17/2023 Jotunheimen NP - Dispensasjon - Motorferdsel i samband med opprusting
av Memurubu Kraftverk - Kjetil Sveine - Kleppconsult AS 2018/618
18/2023 Søknad - Jotunheimen NP - oppsetting av lavvoer vest for Gjende -
Stiftelsen Phoenix Haga 2023/5612
19/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Motorferdsel 2023 -
Helikoptertransport til nytt naust ved Bessvatnet, Vågå RKH 2022/1862
20/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - Dispensasjon - 2023 - Utbedring etter
flomskader på Glitterheimvegen etter uværet Hans - DNT Oslo og Omegn v/
Glitterheim Turisthytte 2023/8646
21/2023 Delegert vedtak -Jotunheimen NP - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023 -
Barmark - Utskifting av små bruer Steinbuelve - DNT Oslo og Omegn 2023/6146
22/2023 Delegert vedtak - Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 -
barmark - transport til Glitterheim - Lom Pensjonistlag 2023/8592
23/2023 Søknad - Jotunheimen NP - motorbåt - vanntemperaturmålinger - Gjende

Arkivsaksnummer: 2018/618-33

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 18.09.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	26/2023	26.09.2023

Jotunheimen NP - Dispensasjon - Motorferdsel - Motorferdselplan 2023-2026 - Oppgradering Memurubu Kraftverk - Kjetil Sveine - Kleppconsult AS

Innstilling frå forvaltar

Med heimel i verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark og naturmangfaldlova får Memurubu Turisthytte v/ Kjetil Svein dispensasjon for nødvendig motorferdsel i samband med utbygging av Memurubu Minikraftverk. Dispensasjonen gjeld for perioden 2023-26, jf. motorferdselplan utarbeidd av Kleppconsult AS v/ Johannes Flaata 10.09.23.

Aktiviteten er styrt av detaljplan for miljø og landskap godkjent i 2022, og innan avgrensing av anleggsområde fastsett ved oppmåling utført i samarbeid med Lom kommune 13.07.22. Motorferdselsdispensasjonen omfattar transport og bruk av motoriserte hjelpemiddel, i samsvar med motorferdselsplan og framdriftsplan 2023-26.

Med heimel i verneforskrifta § 3 pkt. 6.3 f) blir det gjeve løyve til bruk av beltegåande køyretøy på vinterføre for:

- Transport av delar til røyrgate på vinterføre med beltevogn / skuter med slede på Gjendeisen på strekninga Gjendesheim – Memurubu T/R, og fram til utbyggingsområdet vest for Memurubu turisthytte. Transporten gjeld for perioden mars-april 2024.
- Transporten skal i størst mogleg grad samordnast med andre oppdrag, for å redusere samla motorferdsel mest mogleg, jf. transport knytt til drifta av turisthytta.
- Transport på Gjende skal skje på vekedagar måndag-fredag.
- SNO - Jotunheimen/Utladalen skal varslast om reg.nr. på skuterane før oppstart. (Tiltakshavar blir varsla om ny e-postadresse og mobilnummer til SNO).
- Vedlagt køyrebok skal takast med og fyllast ut for kvar transport, eitt skjema for kvar beltevogn/snøskuter. Løyvet skal kunne visast fram ved eventuell kontroll.
- Utfylte køyrebøker skal returnerast til nasjonalparkforvaltar etter utført oppdrag, og seinast 1. november kvart år.

Med heimel i verneforskrifta § 3 pkt. 6.3 f) blir det gjeve løyve til bruk av helikopter for utføring av arbeid på det nye inntaket ved kote 1141, som er planlagt utført i 2024. Helikoptertransport skal fortrinnsvis skje etter 1. juli. Innflyging til området skjer frå aust, over Gjende. Dato varslast til SNO seinast dagen før.

Med heimel i verneforskrifta § 3 pkt. 6.3 o) blir det gjeve løyve til berrmarkskøyering med traktor og ATV med hengar for nødvendig transport mellom brygga og anleggsområdet, og innan anleggsområdet for gjennomføring av utbygginga slik det framgår av detaljplan for miljø og landskap. Dispensasjonen gjeld for anleggsperioden 2024-2026.

Med heimel i naturmangfaldlovas § 48, 1. ledd, første alternativ, blir det gjeve løyve til følgjande transport av maskinar med feblåte / lekter på Gjende:

- Inntransport gravemaskin 12 tonn og dumper 8 tonn sommaren 2024.
- Uttransport av gravemaskin 12 tonn og dumper 8 tonn hausten 2026
- Transport av andre maskinar/utstyr og tyngre materiell knytt til utbygginga som ikkje blir frakta på vinterføre.

Med heimel naturmangfaldlovas § 48, 1. ledd, første alternativ, blir det gjeve løyve til

- bruk av 8 og 12 tonns gravemaskin, 8 tonns dumper, ATV og traktor med hengar for bygging av minikraftverket i tråd med detaljplan godkjent av NVE, Nasjonalparkstyret og Lom kommune – jf. konsesjon og oppdaterte endringsvedtak for detaljplanen i 2022.
- Bruk av øvrig maskinelt utstyr oppgitt i motorferdselplanen; Wincher strømaggregatgater, betongblanderanlegg.
- Spor i terrenget etter gravearbeid og berrmarkstransport skal jamnast til og reparerast ved avslutning av anleggsarbeidet – jf. føringar i detaljplanen og naturmangfaldslova § 11.

Dispensasjonen omfattar også uttransport av utrangerte delar av det gamle kraftverket, samt andre gjendstandar / overskottsmateriell som er pålagt fjerna frå nasjonalparken. Dette må i størst mogleg grad panleggast for å kunne ta med ut på ledig returkapasitet ved transport av utstyr og materiell til det nye kraftverket.

Vedlagt køyreløyve og transportlogg skal takast med under transporten og kunne framvisast ved eventuell kontroll.

Vedtaket gjeld i høve til verneforskrifta.

Kommunane Lom og Vågå vurderer om saka også må behandlast etter motorferdsellova. Lom: Anleggsarbeid. (transport på strekninga frå brygga til anleggsområdet følgjer vegen) Vågå: Vintertransport på Gjende.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- Søknad av 10.09.2021 frå Kleppconsult AS på vegne av Memurubu Turisthytte, vedlagt Motorferdselsplan og oppdatert framdriftsplan
- Nasjonalparkstyret Sak 16/2019 - *Jotunheimen NP - Konsesjon - Opprusting og utviding av Memurubu Kraftverk - Kjetil Sveine - Kleppconsult AS*
- NVE si godkjenning av detaljplan for Memurubu minikraftverk datert 05.01.2021
- Sak 5/2021 i nasjonalparkstyret - *Jotunheimen NP - Dispensasjon - Tilslutnad til NVEs godkjenning av detaljplan for landskap og miljø - Memurubu Kraftverk - Kjetil Sveine - Kleppconsult AS*
- Godkjenning av endringar/tillegg i detaljplan for Memurubu Kraftverk:
 - Nasjonalparkstyret - sak 13/2022 - *Jotunheimen NP - Dispensasjon - Opprusting og utviding av Memurubu Kraftverk - Endringssøknad - Kjetil Sveine - Kleppconsult AS*
 - NVE – brev av 30.03.22 - *Memurubu kraftverk, Lom kommune, Innlandet fylke - Godkjenning av endringer i detaljplan innen miljø og landskap*
 - Lom kommune – sak 2022/23 – Formannskapet 22.03.2022 - *Opprusting og utviding av Memurubu kraftverk - ny behandling av dispensasjon frå kommuneplanens arealdel på bakgrunn av endringar i "Detaljplan for landskap og miljø"*
- Referat frå synfaring 13. juli 2022.
- Konsesjonssøknad og dokument knytt til behandling av søknaden

Saksopplysningar

Johannes Flaata i Kleppconsult AS har på vegne av Memrurubu turisthytte lagt fram samla plan for motorferdsel og revidert framdriftsplan for oppgradering av Memurubu Kraftverk.

Oppdrag/milepæl	Tidsrom	Type maskin/utstyr	Eventuell transport fra Gjendesheim	År 1	År 2	År 3	År 4
1. Oppsett av rigg	Sommer/høst 2019						
2. Bygging av anleggsvei til nytt inntak kote1141	Vår/Sommer (Mai-Oktober)	- Gravemaskin 8 tonn - ATV med tilhenger - Traktor m/ tilhenger - Gravemaskin 12 tonn	Egne maskiner		2024		
3. Bestilling av turbin, generator og styring	Høst/Vinter			2023	2024		
4. Bygging av produksjonslinje og rørgate	Sommer/Høst (Juni-Oktober)	- 8 tonns dumper - 12 tonns gravemaskin	- 8 tonns dumper - 12 tonns gravemaskin		2024	2025	
- Øvre del av rørgate leveres	Vinter (Mars-April)	- Snowtrack og Snøscooter - Traktor	- Beltevogn over Gjende/Snøscooter - Traktor		2024		
- Nedre del av rørgate leveres	Vår (Mars-Juni)		Frakt med leker over Gjende til midlertidig riggplass på Memurubu			2025	
5. Oppstart med inntaket	Vår/Sommer (Juni)	- ATV m. Henger - Traktor med henger. Wincher - Strømaggregater	- Gravemaskin 12 tonn - Traktor		2024		
6. Utførelse av betongarbeid på inntaket	Sommer (Juni-Sept)	- Helikopter - 8 tonn Dumper - Traktor - Gravemaskiner	Transport fra Gjendesheim - 12 tonns Gravemaskin		2024		
7. Utgraving av Stasjonstomt	Sommer/høst 2019			Ferdig			
8. Bygging av Kraftstasjon	Sommer 2021 – høst 2024	- Betongblander anlegg	- Betongblander anlegg		2024		
9. Montering av ny turbin i stasjon	Sommer/Høst (August-Sept)	- 8 og 12 tonns gravemaskin - Dumper , Traktor	Transport båt over Gjende			2025	
10.Ferdig til produksjonsstart	Høst (Sept/Okt)					2025	
11.Ferdigstillelse og arrondering	Sommer (Juni-Sept)	- 8 tonns gravemaskin - 12 tonns gravemaskin					2026
12.Uttransport av materiell fra Memurubu	Høst (Sept/Okt)		12 tonns gravemaskin 8 tonns dumper				2026

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalparkstyret har delegert forvaltningsmyndigheit for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhald av vedtekter sist revidert frå 01.01.2020.

Verneformål – forskrift

Verneforskrift for Jotunheimen NP av 14.11.14 set forbod mot motorferdsel (§ 3, pkt. 6.1).

I medhald av § 3 pkt. 6.3 kan forvaltningsstyresmakta gi løyve til:

f) *Bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, bruer, anlegg og innretningar.*

o) *Køyring på barmark med traktor eller beltekjøretøy i samband med vedlikehald og reparasjon av kraftanlegg til Memurubu.*

Det er ikkje spesifikke heimlar for transport og bruk av gravemaskin og andre motoriserte hjelpemiddel på berrmark utanom etablerte vegar, så desse blir behandla etter den generelle unntaksheimelen i § 4, som er erstatta av § 48 i naturmangfaldlova.

Forvaltningsplan

Framlegg til forvaltningsplan for Jotunheimen NP og Utladalen LVO (2008) er rettleiande dokument inntil ny revidert plan ligg føre. Som overordna retningslinje skal det vera «*minst mogleg motorisert ferdsl i nasjonalparken og landskapsvernområdet.*»

Utdrag av forvaltningsplanutkastet kap. 8.15.5 gjev slike føringar for motortransport:

«*Med bakgrunn i verneforskriftene bør utgangspunktet for motorferdsel vere ein streng dispensasjonspraksis. Følgjande vilkår vil bli lagt til grunn for motorisert ferdsl:*

a) søknaden skal vere skriftleg.

b) det vil vere vanskelegare å få dispensasjon til dei områda og til dei årstidene då det er mange som ferdast i området (til dømes i fellesferiar, høgtider og helger).

d) transportbehova skal samordnast.

e) permanente transportbehov i samband med drifta av turisthyttene, vinterstikking av skiløyper (tiltak som legg høva til rette for ålmenta) og til landbruksformål vil framleis kunne bli gjeve for fleire år. Dette føreset ei god samordning, informasjon og attendemelding. Av omsyn til andre brukarinteresser har dei som får slike løyve eit stort ansvar.

m) vilkår for løyve til motorferdsel er at det i forkant vert varsla til SNO, og rapporterast i ettertid til fylkesmannen.»

Naturmangfaldlova

Naturmangfaldlova § 48 set svært strenge krav til når ein dispensasjon eventuelt kan vurderast, men opnar for tiltak som «*ikke strider mot verneformålet og ikke påvirker verneverdiene nevneverdig*». Begge vilkåra må vera oppfylt.

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

Presedens

Det var etablert minikraftverk fleire år før vernvedtaket, og det er ikkje fleire kraftverk innan nasjonalparken. Vedtak om oppgradering er gjort etter ein grundig prosess. Tiltaket blir ikkje vurdert å skape presedens, da det ikkje er tilsvarende saker i området.

Vurdering

Utbygginga av oppgradert Memurubu minikraftverk er vurdert i høve til verneforskrifta i sakene 16/2019, 5/2021 og 13/2022 i nasjonalparkstyret. Det følgjer ein del motorferdsel med tiltaket i byggeperioden. For aktivitet som foregår innan anleggsområdet viser ein til vurderingane i sakene 5/2021 og 13/2022. Vurderingane under gjeld transporten av maskinar/utstyr/materiell inn og ut av området, samt helikoptertransporten.

Transport på snøføre er planagt utført mars-april 2024. Snøskuter-/beltevogntransport på Gjende og opp mot anleggsområdet blir ikkje vurdert å medføre vesentlege konsekvensar for verneverdiane, bortsett frå noko støy. Av omsyn til andre brukarar av området skal ein unngå transport i helger eller i påska.

Motorferdselstransporten er vurdert etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er god kunnskap om området, og tilrettelegginga skjer i stor

grad innan område som allereie er i bruk for kraftanlegg. Det er ikkje kjende rovfugllokalitetar som blir berørt av transport inn og ut på Gjende eller av anleggsarbeid med helikopter. Brukarinteresser er kartlagt i brukarundersøkingar. Tiltaket vil ikkje ha vesentleg innverknad på verneverdiane, men andre brukarar kan oppleve omfattande motorisert transport som forstyrrande i ein nasjonalpark– jf. siste ledd i formålsparagrafen om at «*Ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving gjennom utøving av naturvenleg og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.*»

§ 9 Føre-var prinsippet: Den omsøkte motorferdsla gjev litt støy over eit kort tidsrom, men ein kan ikkje sjå at transporten vil gje vesentleg meirbelastning på naturmiljøet ut over dette.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til motorferdsel i nasjonalparken. Vintertransport på Gjende er i hovudsak knytt til drift av turisthyttene ved Gjende og stikking av vinterrute på isen. Transport knytt til byggearbeid er typiske eingongshendingar som ikkje vil skape uheldig presedens, og det er etablert praksis for nødvendig motorferdsel knytt til nyttetransport for gjennomføring av godkjente bygge- og anleggstiltak. Opprusting av kraftverket er grundig vurdert i tidlegare saker.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar. Spor i terrenget etter gravearbeid og berrmarkstransport skal jamnast til og reparerast ved avslutning av anleggsarbeidet – jf. føringar i detaljplanen. Dersom det ikkje er tilfredsstillande rydda etter anleggsarbeidet, kan tiltakshavar bli pålagt rydding.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Helikoptertransport skal fortrinnsvis skje etter 1. juli av omsyn til fuglelivet. Innflyging skal skje frå aust, over Gjende, for å unngå overflyging av sårbare fuglelokalitetar. Transport på vinterføre eller med flåten på Gjende skal foregå på vekedagar, jf. siste ledd i formålsparagrafen og føringar i forvaltningsplan om å unngå motorisert aktivitet i feriar og på helgedagar. Ved all transport skal det takast omsyn til dyreliv og til andre brukarar av området. All transport knytt til anleggsarbeidet må planleggast godt for å unngå unødig motorferdsel innan verneområdet.

Andre opplysningar

Motorferdsel vil i enkelte høve også krevje behandling av kommunen som myndigheit etter motorferdsellova. For båttransport på Gjende har Vågå kommune følgjande regel i kommunal forskrift til motorferdsellova av 04.03.1997/rev.11.03.2014, pkt. 3 b): «*På Gjende gjeld ikkje reglane i pkt. a for rutebåt «Gjendebåtane», båtferdsel som er heimla i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark, samt gjeldande dispensasjonar frå verneforskrifta.*» (vår understrekning). Med gjeldande dispensasjon frå verneforskrifta vil det dermed ikkje vera krav om kommunal behandling av transporten med feflåten. Kommunen vurderer om transporten på vinterføre krev behandling etter motorferdsellova.

For motorferdsel i samband med anleggsarbeidet, må Lom kommune vurdere om det krevst eiga behandling etter motorferdsellova.

Grunneigar (Statskog) har vore involvert i prosessen med godkjenning av nytt kraftverk, og får kopi av alle dokument i saka, inkludert motorferdselsaka. Det blir lagt til grunn at grunneigar ikkje har innvendingar til motorferdsel som følgjer av utbygginga, jf. § 10 i motorferdsellova.

Saksframlegg

Arkivsaksnummer: 2023/9442-2

Saksbehandlar: Eldrid Nedrelo

Dato: 20.09.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	27/2023	26.09.2023

Utladalen LVO - Dispensasjon - 2023 - Oppgradering av bustadhus fra 1970-talet - Lauvhaugen gård - Lars Ove Skorpen

Innstilling fra forvalter

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gir Lars Ove Skorpen tillatelse til ombygging og utviding av den yngste bygningen (70-talls huset) i Lauvhaugen. Dispensasjonen er gitt med hjemmel i verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde § 3 pkt. 1.3 bokstav a).

Det er lagt særlig vekt på at tiltaket ikke vil påvirke verneformålet og verneverdiene nevneverdig, da tiltaket vurderes å bli gjennomført i samsvar med lokal byggeskikk når det gjelder utforming, farger og materialbruk.

Dispensasjonen er gitt med følgende vilkår:

- Ombyggingen og utvidingen skal skje i tråd med tegningen i Vedlegg B og opplysninger gitt ellers i dispensasjonssøknaden fra Lars Ove Skorpen mottatt på e-post den 11.09.2023.
- Tiltaket medfører ikke endra mønehøyde.
- Målene på vinduer, dør, og takvinkel skal være som opplyst i søknaden.
- Taktekkingsmateriale skal være gjenbruk av bølgeblikk, eller kjøp av nye bølgeblikkplater som ruster naturlig.
- Nye takrenner bør fortrinnsvis være i matt materiale.
- Nedplukking av tre laftabygg, for restaurering. Utskifta deler erstattes med tilsvarende materialer, og det gis ikke tillatelse til noen utvendige endringer/ombygging av de lafta byggene.
- Sette lafta bygg nr. 3 tilbake til opprinnelig form, med laft istedenfor panel.
- Ved legging av torvtak på de eldste lafta bygga skal det brukes stedefegen torv. Evt. uttak av torv krever egen dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten.
- Stein til steinheller kan plukkes slik at det ikke vises igjen i terrenget, det skal ikke sprenges eller bores.
- Fargebruk skal være i samsvar med hovedbygningen på bruket, kvite dører, kvite lister og rød bygning.
- Etter at arbeidet er avsluttet skal området ryddes, og bygningsrester og avfall skal fraktes ut av området.

- Det skal sendes rapport med bilder av tiltaket til nasjonalparkforvalter når arbeidet er slutført.
- Dersom det blir endringer i planene, skal endringene vurderes av nasjonalparkstyret før arbeidet kan fortsette.

Denne tillatelsen er bare behandlet etter verneforskrifta og naturmangfoldlova.

Tiltaket krever tillatelse fra Årdal kommune i medhold av plan- og bygningslova.

Nasjonalparkstyret vil behandle søknaden om motorferdsel knytta til tiltaket i egen sak.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- Søknad om opprusting av bygningsmasse på Lauvhaugen, Vetti Gnr. 13, Bnr. 4, ved e-post av 10.09.2023.
 - Vedlegg 1 Bilder
 - Vedlegg A Tegning eksisterende hus
 - Vedlegg B Tegning endringer på hus
 - Tilstandsrapport Norsk takst
 - Lauvhaugen Tilstandsrapport, Solvorn Laft og Bygg
- E-post fra Lars Ove Skorpen av 12.09.23, svar på spørsmål fra forvalter

Søknaden

Utdrag fra søknaden:

I utgangspunktet ser vi for oss å ruste opp hele eiendommen, men ser for oss å starte med det minste bolighuset samt lafta bygg på tomten.

Denne søknaden gjelder

- oppgradering det minste bolighuset
- nedplukking av tre laftabygg for å oppgradere disse og sette de tilbake igjen
- samt ruste opp falleferdig terrasse med heller.

Se vedlegg 1 side 1-6 for bilder av det aktuelle huset. Vi har også funnet noen gamle bilder som viser at dette bygget erstattet noen lafta bygg (se vedlegg 1 side 10).

Vedlagt vil dere finne tegninger (vedlegg 2) som viser bolighuset slik det fremstår i dag samt tegning på hvordan det vil fremstå etter oppgraderingen (vedlegg 3).

Bolighuset er i realiteten en mindre hytte ved inngang til tunet.

Huset skiller seg i dag ut som et enklere bygg av dårlig kvalitet med liten grad av tilhørighet til resten av tunet.

Det er ønskelig å få til en helhet og harmoni på tunet. I første omgang er det ønskelig å starte med endringer/utbedringer av dette huset da det er vesentlig mindre enn hovedhuset og vi får således litt mer erfaring i å oppgradere eiendomsmassen før vi eventuelt går løs på hovedhuset.

Huset er trolig bygget en gang på 1970-tallet og er bygget av enkelt reisverk. Bygget er i dårlig forfatning utvendig og innvendig. Det er registrert lekkasjer fra tak. Grunnmuren for bygget har flere skader og må utbedres. Bygget kan ikke ansees som en del av lokal byggeskikk.

Nye tiltak for bolighuset:

- Huset fremstår i dag som et oppbrutt i formen med ulike takflater med ulike takvinkler, og mye yttervegg. Det er et ønske om å forenkle byggets form. Dette medfører en mindre utvidelse av bygget med et tilbygg på 2,2m². Nytt tak blir bygget som to hele takflater (symmetrisk saltak) og med ny takvinkel på 27grader. Dette påbygget vil gi økt romhøyde og bedre brukbarhet.
- Huset har i dag stående kledning, dette bryter med hovedhuset, som har liggende rød kledning med hvite detaljer og hjørnebord. Tilsvarende kledning er også brukt på nabogården Vetti gard. Stående kledning på oppsiden av bygget er i dag utsatt for fukt og råte, liggende bordkledning vil være bedre egnet her. Det er derfor et ønske å endre fra stående til liggende vestlandskledning med hjørnekasser. Detaljer, materialbruk og farger ref. eksisterende hovedhus.
I dag er undersiden av bygget/ krypkjeller kledd inn med liggende panel uten overlapp, dette blir uforandret.
- I dag er vinduene mot nord med sprosser og vinduene mot vest er uten. Vinduene uten sprosser erstattes med nye vinduer med like formater på srossene som på nordveggen. Lysåpningen vil bli på samme plass som i dag, men med mindre justeringer for å tilpasses vinduer med like srosse-format.
- Tre-platting ved inngangsparti erstattes av stein og steinheller fra stedet. Dette gir bedre holdbarhet og er mer i tråd med stedets byggeskikk (se vedlegg 1 side 11 fra Avdalen gard hvordan vi tenker det skal se ut).
- Nytt blikktak med lik profil (sinusplater) i galvanisert stål. Nye takrenner i galvanisert eller sink.
- Ellers må det brukes like farger, materialer og detaljer som hovedhus.
- Alle lecamurer pusses og alle tørrmurer repareres.
- På fremsiden av huset vil vi vurdere tørrmur for de nederste 30-60 cm hvis det vurderes hensiktsmessig. Dette vil i tilfelle være i tråd med hovedhuset som har slik mur i dag (se vedlegg 1 side 1-4). Da vi ikke vet kompleksiteten av dette tiltaket, ønsker vi å avvente denne beslutningen til panelet er fjernet og omfanget av arbeidet bedre kan vurderes.

Oppgradering av laftabygg

Vi er i dialog med Stokk & Stein i Lom v. Alf Ryen vedrørende oppgradering av tre av fire laftabygg (det fjerde lafte bygget trenger ikke å bli plukket ned da det er i vesentlig bedre stand). I den anledning ønsker vi å få tillatelse til at disse kan plukkes ned for oppgradering for så å bli satt opp igjen etter slik oppgradering. Se vedlegg 1 side 7, 8 og 9 for som viser bilder av de aktuelle lafta byggene.

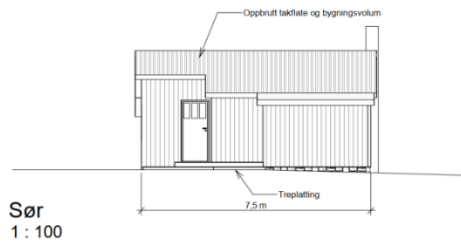
Vi ønsker å kunne stå fritt til å kunne velge torv tak som et alternativ til blekk, da torv var det som opprinnelig var på disse laftabyggende (se vedlegg 1 side 10). Vi vil også ønske å kunne sette lafta bygg nr3 tilbake med laft istedenfor panel, hvis det anses hensiktsmessig.

Oppgradering av terrasse foran laftabygg

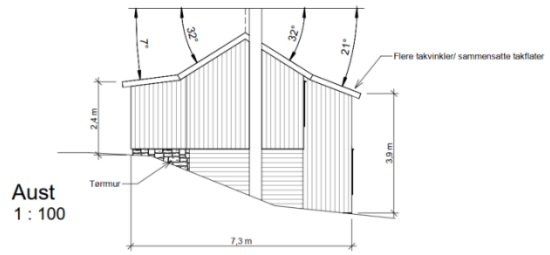
Dagens terrasse er råtten og plankene holder på å bryte sammen når det sitter flere på terrassen (se vedlegg 1 side 12). Vi ønsker å skifte ut de råtne planken med heller (lik den i Avdalen gard se vedlegg 1 side 11).

Hva angår transport frem til Lauvhaugen, ser vi for oss at materialene vil bli transportert inn med traktor eller annet egnet fremkomstmiddel. Helikopter er ikke nødvendig.
Håper på positivt svar.

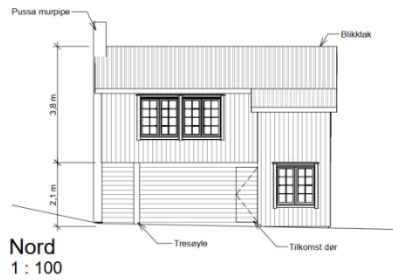
Vedlegg A eksisterende



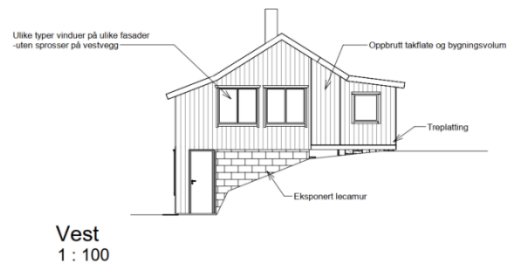
Sør
1 : 100



Aust
1 : 100



Nord
1 : 100

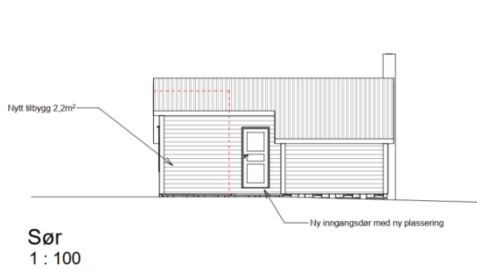


Vest
1 : 100

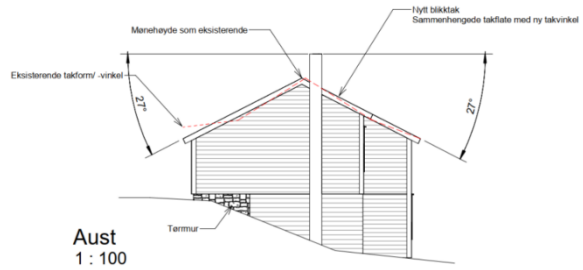
Materialbruk og detaljer ref bilder

Prosjekt	Lauvhaugen gård gr.fbnr. 134/6884 ØVRE ARDAL	Rev.	08.09.23
22333	Lars Ove Skorpen	Form	
FASADER		Taklinje	1 : 100
Eksisterende HUS 2		Kont.	A3
		Taklinje nr.	
		A40-01	

Vedlegg B endringer



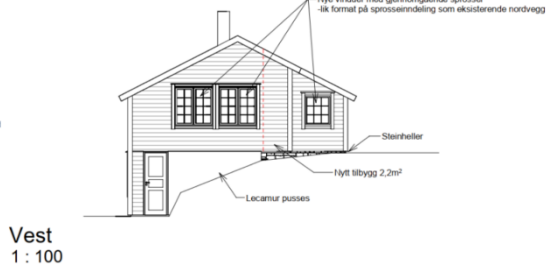
Sør
1 : 100



Aust
1 : 100



Nord
1 : 100



Vest
1 : 100

Prosjekt	Lauvhaugen gård gr.fbnr. 134/6884 ØVRE ARDAL	Rev.	08.09.23
22333	Lars Ove Skorpen	Form	
FASADER		Taklinje	1 : 100
Endringer HUS 2 + tak		Kont.	A3
		Taklinje nr.	
		A40-01	

Utdrag fra Vedlegg 1 Bilder av 70-tallshuset.



Bilde 1 Grunneier ønsker å ruste opp det minste bolighuset som er til venstre i bildet ovenfor. Fasade Nord.



Bilde 2 Fasade sett fra vest.



Bilde 3 Fasade sett fra øst.



Bilde 4 Fasade sør.

Laftabygg 1



Laftabygg 2



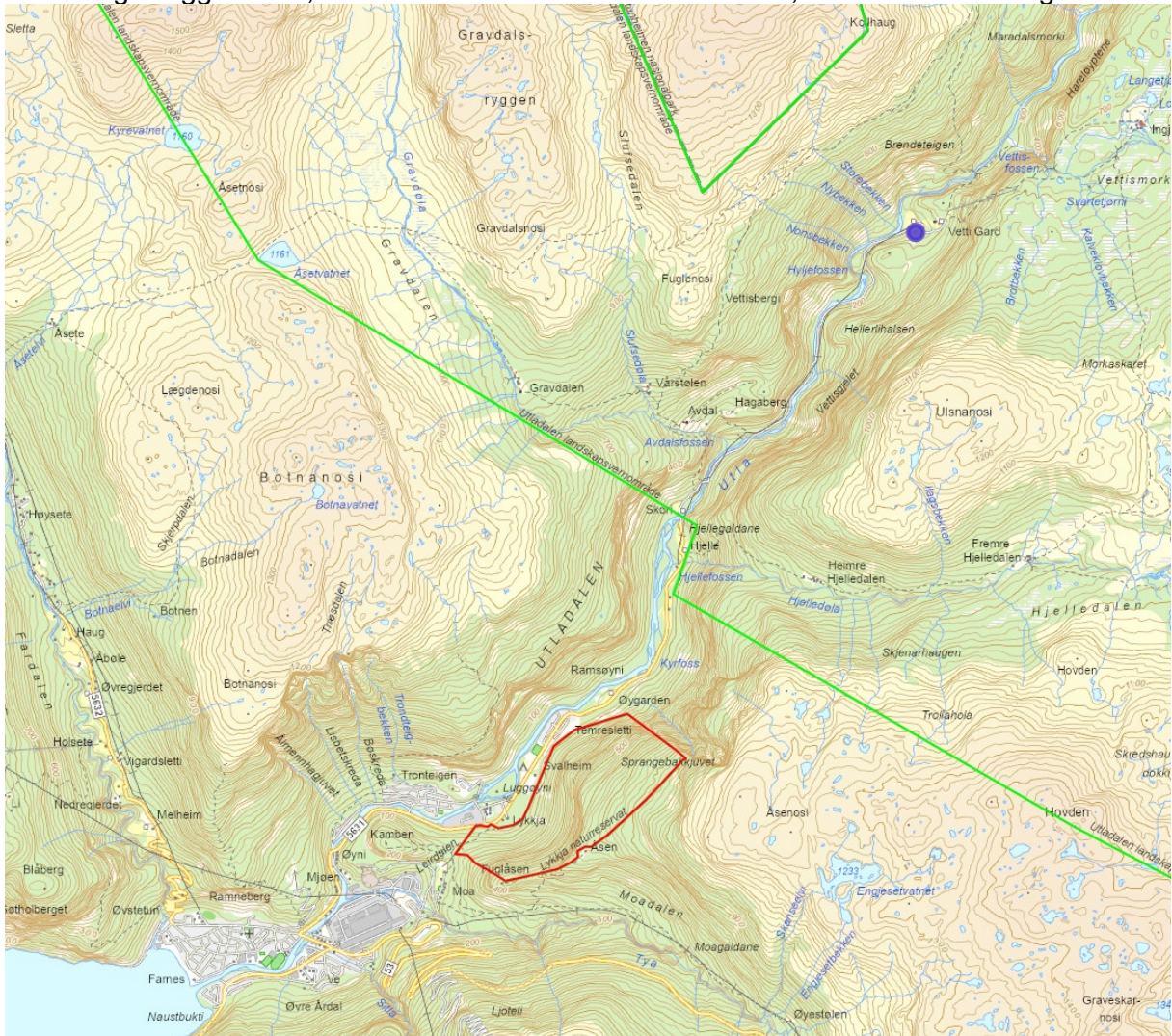
Laftabygg 3



I e-post av 12. september 2023 utdyper Lars Ove Skorpen at de tre lafta byggene blir satt i stand gjennom vedlikehold av Stokk og Stein. Dvs. at det ikke er snakk om utvidelse eller ombygging av de eldre bygningene. Det minste bygget er blanding av panel og laft, og der ønsker søker å kunne sette den bygningen tilbake til et rent lafta bygg, dersom det er hensiktsmessig.

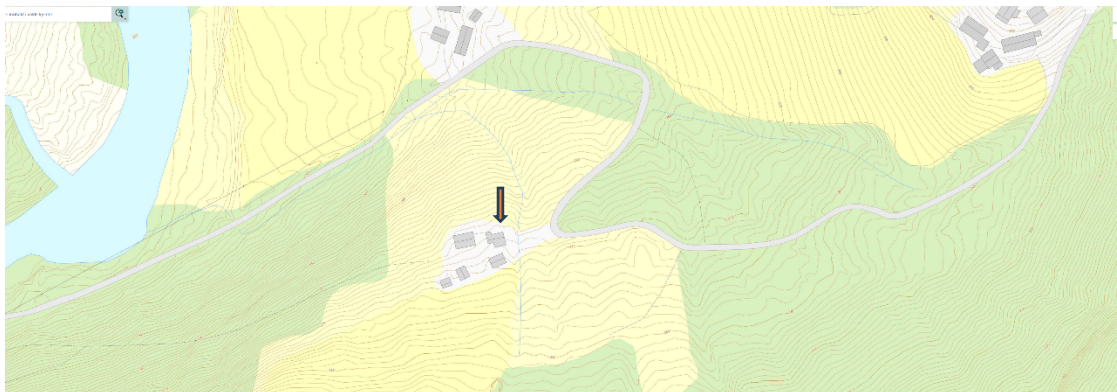
Saksopplysninger

Lauvhaugen ligger ca. 5,5 km innover Utladalen fra Naturhuset, rett nedenfor Vetti gard.



Lauvhaugen er merka med blå sirkel i kartet.

Kartet under viser bygningene i tunet på Lauvhaugen (midt i bildet) og hvordan gården Lauvhaugen ligger i forhold til gårdene Vetti (nordøst) og Flaten (rett nord for Lauvhaugen).



Pila viser huset fra 1970-tallet som søker ønsker å oppgradere. To av de tre bygningene som ligger på rekke lengst sør, er eldre bygninger som ønskes tatt ned for restaurering av Stokk og Stein i Lom. I tillegg er det et stabbur om ikke er tegna inn på kartet til venstre for hovedbygningen, den største bygningen, som vil bli

vedlikeholdt. Bygningen som ligger rett sør for 70-tallshuset er i bra stand og trenger ikke oppgradering, men plattingen utenfor trenger vedlikehold.

Alle gårdene i Utladalen er fraflytta i dag, med unntak av Hjelle. Gården Vetti var den siste som hadde fast bosetning fram til 1985.

Det er etablert praksis å konferere med kulturavdelinga i Vestland fylkeskommune i byggesaker. Grunneierne, representant fra kulturavdelingen i Vestland fylkeskommune og forvalter var på synfaring i Lauvhaugen den 2. mai 2023.

Representanten for Kulturavdelinga i Vestland fylkeskommune pekte på at tunet i Lauvhaugen har utvikla seg over tid. Mye av kvaliteten til Lauvhaugen er at gården har bygg av ulik alder og ulik storleik som sammen danner et tun. Kulturminnemyndigheten tilrådte å skifte ut «likt med likt», altså å erstatte materialer og bygningsdeler som må skiftes med same kvalitet og karakter som det som preger de ulike bygningene. Slik opprettholder man forståinga av den historiske utviklinga av tunet. Det vil være uheldig å tilstrebe at «at alt må være likt», ha samme byggestil. Når det gjelder den yngste bygningen på gården er huset med på å gi tunet karakter. Bygningen er fint tilpassa terrenget og de andre bygga i tunet. Om en ønsker å ta vare på historien til de siste fastboende frarår fylkeskommunen å endre på fasaden til dette bygget. Lauvhaugen har i sin egen særegne karakter i forhold til de andre gårdene innerst i Utladalen og representerer en fjellgård som er i ferd med å forsvinne i regionen. En bør framheve kvaliteten med en blanding av bygninger fra ulik tid og med ulike størrelser slik at en søker å ta vare på autensiteten på stedet.

Kulturavdelinga i fylkeskommunen mener også at denne yngste bygningen er et nokså stort bygg i tunet og at de gamle bølgeblikkplatene samler bygningene i tunet. Utskifting med nye sinusplater i galvanisert stål vil kunne påvirke landskapet, noe som de ser på som problematisk i dette miljøet innerst i Utladalen, da en vil få et bygg som fremstår som nytt.

Hjemmelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalparkstyret har delegert forvaltningsmyndighet for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhold av vedtekter revidert pr. 01.01.2020.

Verneformål – forskrift

§ 3 pkt. 1.1 i verneforskrift for Utladalen landskapsvernområde av 14.11.14 setter et generelt forbud mot inngrep i landskapet:

§ 3. Verneregler

I landskapsvernområdet må det ikkje gjerast tiltak som kan endre det verna landskapet sitt særpreg eller karakter vesentleg. Det skal leggjast vekt på den samla verknaden av tiltak i området. I landskapsvernområde er det innafor ramma av vernereglane høve til å utøve landbruk, friluftslivturisme, jakt og fiske, undervisning og forskning.

1. Landskapet

1.1 Inngrep i landskapet

Området er verna mot inngrep som vesentleg kan endre eller verke inn på landskapet sitt særpreg eller karakter. Med dei unntaka som følgjer av forskrifta pkt1.2 og 1.3 er det forbod mot inngrep som vegbygging, oppføring og ombygging av varige eller mellombelse bygningar, gjerde, anlegg og innretningar, parkering av campingvogner, bubilar, maskinar og liknande, bergverksdrift, vassdragsregulering, graving, utfylling og lagring av masse, sprenging og boring, bryting av stein, mineralar og fossil, uttak og fjerning av større stein og blokker, drenering og anna form for tørrlegging, nydyrking, nyplanting, bakkeplanering, framføring av luft- og jordleidningar, riving av bygningar som pregar landskapet sitt særpreg

og karakter, bygging av bruer og klopper, oppsetting av skilt, opparbeiding og merking av stiar, løyper o.l. Opplistinga er ikkje utførande.»

I medhold av § 3 pkt. 1.3 kan forvaltningsmyndigheten likevel gi tillatelse til
a) Ombygging og utviding av eksisterande bygningar, anlegg og innretningar.

Ombygging, utviding og nybygg skal skje i samsvar med lokal byggeskikk når det gjeld utforming, fargar og materialbruk, og skal tilpassast landskapet.»

Grunneier søker også om nedplukking av tre laftabygg for å oppgradere disse og sette de tilbake igjen.

1.2 Reglane i pkt. 1.1. er ikkje til hinder for:

b. *Vedlikehald av bygningar, anlegg og innretningar. Vedlikehald omfattar ikkje ombygging eller utviding. Vedlikehald skal skje i samsvar med lokal byggeskikk og tilpassast landskapet.*

Forvaltningsplan (utkast fra 2008 blir brukt som veiledende dokument)

Kap. 8.2. Turisthytter og andre hytter, buer og naust gir bl.a. følgende føringer for utviding eller ombygging av bygninger:

I landskapsvernområdet er alle inngrep som vesentleg kan endra landskapets art eller karakter forbode, medrekna m.a. oppføring av bygningar, anlegg m.v. (framlegg verneforskrift § 3.1.1). Vanleg vedlikehald er tillate. Forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til m.a. ombygging og utviding av eksisterande bygningar (framlegg verneforskrift § 3.1.3a), oppføring og mindre utviding av bygningar og innretningar som er naudsynte for drift av turisthytter til utviding av eksisterande og oppføring av nye bygningar som er naudsynte for landbruksformål og istandsetjing av seterhus (framlegg verneforskrift § 3.1.3).

Retningslinjer:

Det vil i utgangspunktet ikkje bli gjeve løyve til nye bygg utover dei som det tidlegare (i samband med handsaminga av vernevedtaket) er gjeve løyve til.

Alle nybygg, utvidingar og vedlikehald skal utførast i tradisjonell og lokal byggestil og på ein slik måte at det i minst mogleg grad bryt med natur- og kulturlandskapet og eksisterande bygg i området.

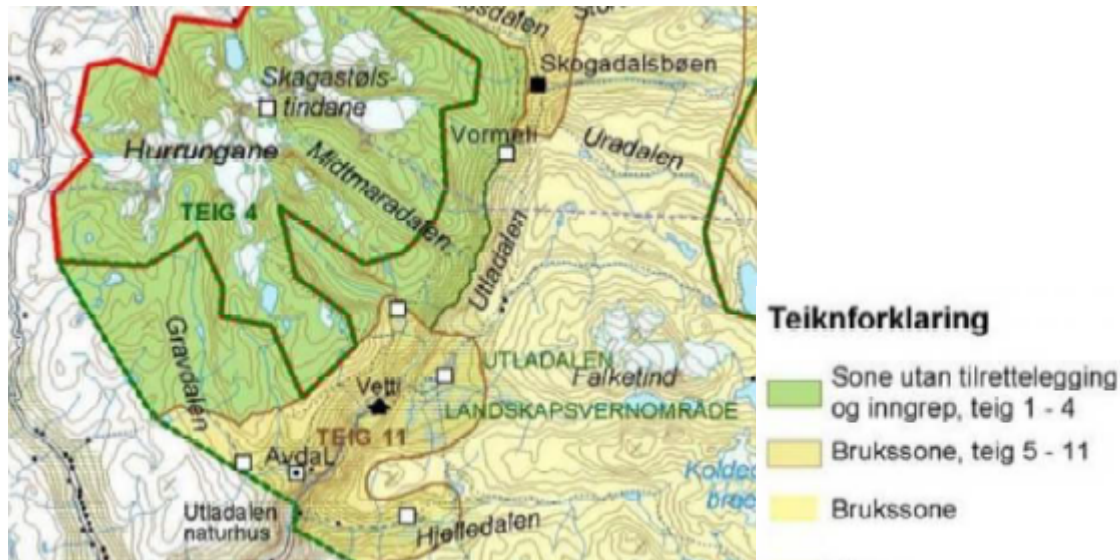
Tiltak:

- Samarbeide med kommunane om følge opp tradisjonell byggestil.
- Samarbeide med fylkeskonservatoren om utsjånad på bygg i samband med restaureringsarbeid.
- Halde kontakt med Den Norske Turistforening og private turisthytter om drift av turisthyttene.

Forvaltningsplanutkastet deler verneområdene i ulike soner, etter tilretteleggingsgrad, og gjennom differensiert forvaltningspraksis tar vi sikte på å ta vare på områdene markert med grønt på forvaltningsplankartet mest mulig uforstyrta. Sonene gjelder både for tekniske inngrep og ulike aktiviteter. Lauvhaugen ligger i såkalt brukssone i teig 11 – *Heimre Utladalen* – i Utladalen LVO.

I forvaltningsplanen står bl.a. følgende om soneinndelinga: «Med unntak av nokre mindre område definert som sone med spesiell tilrettelegging og inngrep, omfattar brukssona dei områda som ikkje er omfatta av urørt natur. Den overordna strategien for brukssona er at den tilrettelegginga som er der i dag kan haldast ved like eller fornyast. Utanom mindre justeringar/endingar skal det ikkje koma nye tiltak utover slike som er nemnde spesielt i planen.

Teig 11: Heimre Utladalen «Retningslinjer: ...Ved tilretteleggingstiltak og restaurering av byggverk og stiar skal tidlegare standard og utforming vere retningsgjevande.»



Naturmangfoldlova

Miljørettsprinsippa i naturmangfoldlova §§ 8-12 skal vurderes i alle dispensasjonssaker.

Presedens

Brev av 02.03.15 fra Klima- og miljødepartementet (KLD) gir retningslinjer for presedens i byggesaker med dispensasjonsvurdering etter naturmangfoldlova § 48. Det er nærliggende å se til disse retningslinjene også i andre dispensasjonssaker:

«.. Vurderingen av presedensvirkninger knytter seg for det første til sannsynligheten for at lignende tiltak vil fremmes i fremtiden. Dette avhenger primært av antall saker hvor likebehandling tilsier at dispensasjon vil måtte gis. Sannsynligheten varierer på en skala fra lite sannsynlig til svært sannsynlig. For det andre knytter vurderingen seg til konsekvensene for verneområdet av at de lignende sakene får samme utfall. Disse konsekvensene varierer på en skala fra lite alvorlige til svært alvorlige.»

Momenter ved vurdering av sannsynlighet for at et vedtak vil skape presedens vil blant annet kunne være hvor mange andre bygninger det er i verneområdet som vil kunne søke om samme tiltak, om det er spesielle forhold knyttet til saken som tilsier at den kan særbehandles og om tiltakstypen er behandlet i forvaltningsplan med klar avgrensning av hva som kan tillates. Momenter ved vurdering av hvilke konsekvenser det kan få om vedtaket danner presedens, vil blant annet kunne omfatte hva slags vernekategori det er tale om (det vil gjennomgående være mer alvorlige konsekvenser ved økt bygningsmasse i nasjonalparker enn i landskapsvernomsråder), hva slags verneformål det er tale om (i noen områder er verneformålet knyttet til å bevare urørte og villmarkspregede områder) og hvor stort / omfattende tiltaket er. - - - Hvis søker har spesielle behov for å gjennomføre tiltaket, kan dette skille saken fra andre lignende saker og dermed redusere faren for presedensvirkninger.»

Søker overtok eierskap til Lauvhaugen i 2022 og han ønsker å ta vare på bygningene på bruket og sette dem i god stand. Istandsetting av de minste og eldste bygningene krever ikke tillatelse etter verneforskrifta fra nasjonalparkstyret. Spørsmålet om presedensvirkningen er knyttet til søknaden om oppgradering og en mindre utvidelse av den yngste bygningen på bruket, samt å sette lafta bygg nr. 3 tilbake til laft i stedet for å legge panel.

Den yngste bygningen er preget av forfall og dårlig vedlikehold. Istandsetting av tunet og av de eldste bygningene på gården vil være til det beste med tanke på både bygningsmassen, kulturlandskapet med gårdsbygningene, og slik sett verneformålet for Utladalen landskapsvernområde. Det forekommer ikke andre bygninger av samme karakter som den yngste bygningen på bruket, eller andre steder i verneområdet. Etter ei samla vurdering kan en ikke se at omsøkte tiltak vil skape presedens i andre saker.

Vurdering

Utladalen har særegne miljø av gamle bygninger på gårder og støler. Byggeskikken er i stor grad typisk for Indre Sogn, men her også særtrekk som viser impulser fra Østlandet (Skjøtselsplan for Utladalen landskapsvernområde). I indre Sogn er ofte tuna organisert langs ei «tungate». Her ligger husa ganske regelmessig på hver side av tungata som følger høydekurven. Dette gjelder også for Lauvhaugen, og bruket Lauvhaugen er et viktig kulturlandskapselement i landskapsbildet i landskapsvernområdet, slik som de andre bruka Vetti, Flaten, Avdalen, Hagaberg og Skåri er det. Gårdsbygningene er en del av verneformålet i Utladalen landskapsvernområde, og det er av stor verdi at bygningene i Lauvhaugen blir satt i stand for at helheten i kulturlandskapet blir tatt vare på.

Endringer av bygningen sin karakter skal vurderes som ombygging. Dette gjelder tiltak som medfører andre materialer og/eller dimensjoner og utseende for ytterpanel, dører og vinduer, pipeløp og taktekking. Det blir også vurdert som ombygging dersom det blir gjort synlige konstruksjonsendringer, som f.eks. endra takvinkel, slik som i denne saken. Tiltaket må derfor behandles som en dispensasjonssak.

Verneforskriften åpner for at nasjonalparkstyret kan gi tillatelse til ombygging og utviding av eksisterende bygninger, jf. Verneforskrifta § 3 pkt. 1.3 a). Det er et vilkår at «*ombygging, utviding og nybygg skal skje i samsvar med lokal byggeskikk når det gjeld utforming, fargar og materialbruk, og skal tilpassast landskapet.*» Forvaltinga må derfor vurdere hvordan omsøkte tiltak vil påvirke landskapets art og karakter.

Spørsmålet i dette tilfellet vil være om ombygging og utvidelse av bygningen og å sette det lafta bygget nr.3 tilbake med laft i stedet for panel, vil påvirke natur- kulturlandskapet sin eigenart med gårdsbygninger og kulturminne negativt.

Kunnskapen om området er kjent gjennom naturbase, økologisk grunnkart, Framlegg til skjøtselsplan av 08.05.2013 og sårbarhetsvurdering i området Vest-Jotunheimen/Utladalen (Kostefoss Skogtjenester 2018). Vi ser at de fire lafta byggene på bruket ligger inne i SEFRAK-registeret, dvs. at bygningene mest sannsynlig er bygd før år 1900. Det er ikke kjente forekomster av rødlistearter (Artskart 15.09.23) eller utvalgte naturtyper i tunet på Lauvhaugen. Kunnskapsgrunnlaget (jf. naturmangfoldlova § 8) er vurdert som godt for å behandle saka, og føre-var-prinsippet i § 9 er derfor ikke tillagt vekt.

Lauvhaugen er et gårdsbruk som har gått ut av drift. Bygningene er sterkt prega av dårlig vedlikehold med bl.a. påviste vannlekkasjer, og den nye eieren ønsker å sette bygningene i god stand. Seksjon for kulturarv i Vestland fylkeskommune legger vekt på at Lauvhaugen har sin helt særegne karakter i forhold til de andre gårdene innerst i Utladalen og representerer en fjellgård som er i ferd med å forsvinne i regionen. Fylkeskommunen mener en bør framheve kvaliteten med en blanding av bygninger fra ulik tid og med ulike størrelser slik at en søker å ta vare på autensiteten på stedet, og frarår å tilstrebe at «alt må være likt», som å ha samme byggestil.

Forvalter støtter disse faglige vurderingene, og at den yngste bygningen har sin helt særegne karakter. Nasjonalparkstyret skal imidlertid vurdere om tiltaket vil være i samsvar med rammene som verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde setter, og om tiltaket vil være i strid med verneformålet og verneverdiene.

Utgangspunktet er at «*alle inngrep som vesentleg kan endra landskapets art eller karakter er forbode*», men forskriften åpner altså for at det kan gis tillatelse til «*Ombygging og utviding av eksisterende bygningar, anlegg og innretningar*», forutsatt at tiltaket ikke er i strid med verneformålet og at det ikke påvirker verneverdiene nevneverdig. Utkastet til forvaltningsplan fra 2008 angir at det kan gis tillatelse til ombygging eller mindre utviding av eksisterende bygninger og innretninger, og at «*Alle nybygg, utvidingar og vedlikehald skal utførast i tradisjonell og lokal byggestil og på ein slik måte at det i minst mogleg grad bryt med natur- og kulturlandskapet og eksisterande bygg i området.*» Ifølge forvaltningsplanen skal «*tidlegare standard og utforming vere retningsgjevande*» ved restaurering av byggverk.

Vi skal vurdere byggemetode og lokalisering, jf. naturmangfoldlova § 12. Det kan være vanskelig å peke på en ensartet byggeskikk i Utladalen da gårdene har blitt bygd i ulike epoker og det har vært gjort endringer før vernet, samt at det er både elementer fra Vestlandet og Østlandet. Men i all hovedsak har bygningene i Lauvhaugen et vestlandspreg. I søknaden viser tiltakshaver at de ser til eksisterende bygg og nabobygget, hovedhuset på gården, når det gjelder detaljer på utforming av den yngste bygningen, som vinduer, retning på panel, fargevalg osv. Slik søker de å få til en «helhet og harmoni på tunet», og dette tolkes til å være i tråd med retningslinjene i forvaltningsplan, da den yngste bygningen i større grad kan hevdes å harmonere med hovedbygningen etter gjennomført tiltak.

I tilstandsrapporten fra Norsk takst er den yngste bygningen på gården oppgitt å ha et areal på 33 m². En utvidelse av bygningen på 2,2 m² utgjør ca. 6.7% av bygningens totalareal, og ansees ikke å gå utover tidligere standard. Ønsket om en utvidelse grunnlegges med at en vil forenkle byggets form. Påbygget vil gi økt romhøyde og bedre brukbarhet, og en får tatt bort ulike takflater med ulike takvinkler, og mye yttervegg. Dette vil gjøre fremtidig vedlikehold lettere ved bl.a. å minske sjansen for fremtidig lekkasje fra taket (færre takvinkler). Vi kan ikke se at tiltaket med de skildra byggemetodene vil påvirke kulturlandskapets art og karakter i særlig grad. Å skifte fra stående til liggende panel tilpasser bygningen i større grad til nabobygget, hovedbygningen på gården, men den mister særpreget den har i dag. Vinduene mot nord har sprosser og vinduene mot vest er uten sprosser i dag. Vinduene uten sprosser vil bli erstatta med nye vinduer med like format på srossene som på nordveggen, og dette vil derfor ikke være grunnlag for å skifte til mindre sprosser på andre bygninger ved senere anledninger. Slik legger en «*tidligere utforming og standard*» til grunn, og materialvalgene vurderes derfor å være i samsvar med retningslinjene gitt i forvaltningsplanen. Søker ønsker ellers å legge nytt blikktak med lik profil i galvanisert stål. Plater i galvanisert stål vil kunne skille seg særlig ut i tunet på gården der de øvrige bygningene har takplater i rusta bølgeblikk. Selv om enkelte andre bygg i området har takplater i annet materiale tilrår vi å gjenbruke de gamle takplatene, evt. erstatte dem med nye av samme sort, slik at en unngår ei større takflate som skiller seg ut på bruket og som vil kunne virke skjæmmende i landskapsbildet.

Å erstatte de gamle tre-plattingene ved inngangspartiet til den yngste bygningen og terrassen ved det ene laftabygget med stein og steinheller fra stedet, vurderes som et positivt tiltak. Det vil i være i samsvar med byggeskikken slik den var på bruka i Utladalen tidligere, jf. både i Avdalen og i Vetti.

Tiltakshaver kan stå fritt til å vurdere om han ønsker å legge torv på de eldste lafta bygga som alternativ til bølgeblikkplater. I dag er det bølgeblikk på de fleste gårdene i området, men torvtak forekommer og var det som opprinnelig var på disse laftabyggene. Tiltaket vil altså være i samsvar med tradisjonell og lokal byggestil, og vil ikke bryte med natur- og kulturlandskapet og eksisterende bygg i området. Det vil evt. være en fordel å bruke torv med stedeagne arter fremfor å transportere torv utenfra, noe som kan medføre at en får inn ikke stedeagne arter i området. Det anbefales å bruke torv fra naturbeitemark og ikke fra myr. Dette fordi myr er fuktighetskrevende, og miljøet på et tak vil kunne bli svært tørt. Evt. uttak av torv krever egen tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Vi skal også vurdere den samla belastninga som tiltaket kan ha på økosystemet, jf. naturmangfoldlova § 10. Det er ingen trua naturtyper som blir påverka av tiltaket og konsekvensene for natur- og kulturlandskapet blir vurdert som liten. Byggestilen på den yngste bygningen skiller seg i dag fra de andre bygningene på gården, og konsekvensene med et relativt lite påbygg, uten endring av takhøyde, vil ikke medføre vesentlige endringer i kulturlandskapet. Det forekommer ikke andre bygninger av samme karakter innenfor landskapsvernområdet, og det er lite sannsynlig at det er behov for andre liknende påbygg i dette området, eller andre områder. Å sette det lafta bygget nr. 3 tilbake med laft og å erstatte plattingene med steinheller vurderes heller ikke å påvirke den samla belastningen i området, da det vil være i samsvar med byggeskikken på de andre eldre bygningene og tuna på Lauvhaugen og andre gårder i området.

Dersom det ikke er tilfredsstillende rydda etter byggearbeidet kan tiltakshaver bli pålagt rydding, jf. naturmangfoldlova § 11.

Isolert sett er det ikke ønskelig med påbygg og ombygginger innenfor verneområdet. Med bakgrunn i de vurderingene som er gjort ovenfor, mener vi at vedlikehold og oppgradering av bygningene på Lauvhaugen vil være positivt for kulturlandskapet i området. Det er særlig lagt vekt på at bygningene blir satt i stand, noe som er særlig positivt for verneformålet.

Konklusjon

Etter ei samla vurdering mener forvalter at det kan gis dispensasjon til tiltaket på visse vilkår, jf. verneforskriftens § 3 pkt. 3.1 a). Det er lagt særlig vekt på at tiltakene ikke vil påvirke verneformålet og verneverdiene nevneverdig.

Arkivsaksnummer: 2023/7459-4

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 15.09.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	28/2023	26.09.2023

Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023-24 - snøskuter / helikopter - Fjerning av utrangert NVE-hytte Austre Memurubrean - NVE og Lom fjellstyre

Innstilling frå forvaltar

Riving av den utrangerte trekantthytta til NVE ved Austre Memurubrean blir vurdert som eit verdfullt tiltak for å rydde opp og tilbakeføre området til mest mogleg fritt for inngrep – jf. Verneforskrifta § 3 pkt. 1.1, og pkt. 1.3 k) og forvaltningsplanen kap. 8.14. Forankringsboltane til vaierane kappast tettast mogleg ned mot berget, og eventuelle spor dekkast over med stein/grus. Rivingsmaterialet skal sorterast og leverast til godkjent mottak.

Med heimel i verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark § 3 pkt. 6 f), får Lom fjellstyre på vegne av NVE dispensasjon for nødvendig transport av materialar, utstyr og menneskap i samband med riving av trekantthytta ved Austre Memurubrean - Lom kommune.

1. Dispensasjonen gjeld for transport til og frå hytta ved Austre Memurubrean i Lom.
2. For transport av arbeidsfolk og utstyr for riving og klargjering til transport blir det gjeve løyve til bruk av 2 snøskuterar. Tilkomst kan skje via Gjende-Memurudalen, eller Leirdalen-Høgvaglen-Langvatnet-Memurudalen.
3. Løyvet omfattar også eventuell nødvendig transport av menneskap for overnatting i ei av fjellstyrehyttene i Memurubu eller ved Langvatnet i arbeidsperioden.
4. Løyve for snøskuter gjeld for tidsrommet-januar-april 2024. Transporten skal konsentrerast om ei kortast mogleg periode.
5. Etter vurdering av føreforholda kan uttransport av bygningsdelar og utstyr enten skje med snøskuter eller med helikopter. Med snøskuter er transport ned Memurubudalen og vidare ut via Gjende mest aktuelt.
6. Ved bruk av helikopter skal samordning med flyging i tilgrensande område vurderast, og transporten til Piggehytta synest mest relevant for slik samarbeid. Flygetrase må planleggast slik at ein unngår lågtflyging over sårbare rovfugllokalitetar dersom flyging skjer før 1. juli, jf. føre-var-prinsippet. Det er stipulert behov for 1-2 hiv med helikopter, og planlagt gjennomført på ein dag. Dersom sikkerheitsvurdering frå pilot krev det, kan transporten fordelast på fleire hiv.
7. SNO skal varslast om dato / tidsrom seinast dagen før oppstart av transportoppdraget. Ved varsel om oppstart skal reg.nr. på skuterane meldast inn.
8. Løyvet skal takast med under oppdraget og skal kunne visast fram ved ev. kontroll.
9. Motorferdsla skal så langt det er råd leggast til vekedag - jf. føringar i forvaltningsplanen kap. 8.15.5, pkt. b), om å unngå motorisert ferdsel i høgtid og på helgedagar.

10. Dato og tal turar for helikopter og snøskuter skal rapporterast til nasjonalparkforvaltar snarast råd etter utført oppdrag. For snøskuter nyttast vedlagt køyrebok.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- E-post 13.06.23 frå Lom fjellstyre – Dokumentoversikt NVE-hytte Austre Memurubrean
- E-post av 14.06.23 frå NVE v/ Liss Marie Andreassen
- E-post av 14.06.23 frå Lom fjellstyre – søknad om motorferdsel i samband med fjerning.

Saksopplysningar

To enkle sikringsbuer for opphald i samband med bremålingar vart på 1960-talet oppført av NVE på Austre Memurubrean og Heillstugubrean i Jotunheimen. I 1982 vart det konkludert med at NVE ikkje lenger hadde bruk for hyttene, og Lom og Bøverdalen Røde Kors Hjelpekorps fekk først tilbod om å overta begge trekanthyttene. Hjelpekorpsset takka ja til førespurnaden, og fekk ei femårig leigeavtale med grunneigar, Direktoratet for Statens Skoger (nå: Statskog), gjeldande frå 01.01.1984. NVE varsla at dei likevel ville kunne få bruk for hytta ved Heillstugubrean da det opna seg for finansiering av vidare bremålingar, og kunne evt. ha felles bruk med hjelpekorpsset på denne eine bua. Det ligg ikkje føre nokon dokumentasjon på at avtalen mellom hjelpekorpsset og Statskog vart fornya for ein ny periode, og dette har nok si forklaring i at hytta ligg slik til at det ikkje har vore naturleg å ta ho i bruk for hjelpekorpsset si verksemd. Dermed har hytta berre vorte ståande ubrukt, og har gradvis forfalle. Dagleg leiar i Lom fjellstyre har samla dokumentasjon og laga status for eigarskap og avtaler om hytta. Ved synfaring med nasjonalparkforvaltar i 2016 kom ein fram til at bua burde fjernast, da ho ikkje har nokon nytteverdi og framstår meir som forsøpling slik tilstanden er i dag. Det har vore dialog med Tåsten Nordal, leiar i Lom og Bøverdalen Røde Kors Hjelpekorps, med grunneigar Statskog v/ Hilde Hammer og med Liss Andreassen i NVE i spørsmålet om kven som eventuelt har ansvaret for fjerninga av installasjonen.





Storleik er ca 2,5 x 3 m

Leiar i hjelpekorpsset har i telefonsamtale med nasjonalparkforvaltar Kari Sveen 15.06.23 slutta seg til at hytta bør fjernast, og er tilfreds med at NVE som tiltakshavar vil ta på seg å rydde tomta. Han finn det ikkje naturleg at dei skal stå som ansvarhavande, sidan dei aldri tok i bruk bua og dermed ikkje forlenga leigavtalen med DSS da den gjekk ut 01.01.1989. NVE har ved e-post 14.06.23 stadfesta at dei vil ta ansvar for fjerning, sidan det var dei som i si tid bygde hytta: *«Takk for møter i går. Jeg har fått avklart med min seksjonssjef Rune Engeset at vi går for fjerning av hytta og at NVE kan dekke utgiftene til fjerning av hytta. Vi håper dette kan gjøres i forbindelse med annen helikopterflyving for å begrense kostnadene fordi dette er en kostnad vi ikke har budsjettert med.»*

Liss Andreassen har bedt Lom fjellstyre om praktisk bistand til utføring, og dagleg leiar i fjellstyret har skissert to moglege alternativ for oppfølging (e-post 14.06.23):

- 1: Riving, klargjering og utkjøring med snøsooter. mars-april.
- 2: Riving, klargjering m.m. med snøscooter, mars-april. Utflyging med helikopter i samkjøring med anna flyging.

Han viser til at sjølv om ein tek sikte på flyge ut hytta, må oppdraget førebuast ved å rive og pakke materialar og restar av inventar før utflygingsdato. Det vil vera behov for ein del tyngre utstyr for å gjennomføre rivearbeidet, så det vil vera behov for transport med snøskuter. Det er i samråd med forvaltar lagt opp til at fjelloppsynet vurderer kva uttransport som er mest tenleg, etter at dei har rive hytta og klargjort restane for uttransport. Skuterføret er ein vesentleg faktor, og dersom det er bra snøføre på etterjulsvinteren 2024, kan transport ned Memurudalen og vidare over isen på Gjende vera eit alternativ.

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalparkstyret har delegert forvaltningsmyndigheit for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhald av oppdaterte vedtekter av 01.01.2020. Rivingssøknaden krev truleg ikkje behandling av kommunen, da hytta på ca. 7,5 m² er av slik storleik at den ikkje er søknadspliktig etter reglane i plan- og bygningslova. Kommunen er myndigheit etter forureiningslova ang. rivingsavfall.

Verneformål – forskrift

Verneforskrift for Jotunheimen NP, revidert 14.11.14 slår fast at det skal vera eit generelt vern mot inngrep i landskapet (§ 3 pkt. 1.1).

Forvaltningsstyresmakta kan med heimel i § 3 pkt. 1.3 k) gi løyve til:
«Riving av bygningar, anlegg og innretningar og oppføring av nye med same størrelse og for same bruk i samsvar med forvaltningsplan.»

§ 3 pkt. 7.1 set forbod mot ureining. Dette gjev heimel for å stille krav om rydding av plassen.

§ 3 pkt. 6.1 set forbod mot motorferdsel: «Motorferdsel er forbode på land og vatn, medrekna start og landing med luftfartøy, og lågtflyging under 300 m over bakken.»

Forvaltningsstyresmakta kan med heimel i § 3 pkt. 6.3 f) gje løyve til:
«Bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, bruer, anlegg og innretningar.»

Forvaltningsplan

Forvaltningsplanen er ikkje oppdatert etter revidert verneforskrift som vart godkjend 14.11.14, men utkastet frå 2008 har vore nytta som rettleiande dokument.

Austre Memurubreen ligg i såkalla vernesone i forvaltningsplanen:
«6.3.1. Vernesone I denne sona er det store samanhengjande område med tilnærma urørt natur. Målet er å unngå meir tilrettelegging og nye inngrep i desse områda. - - - »

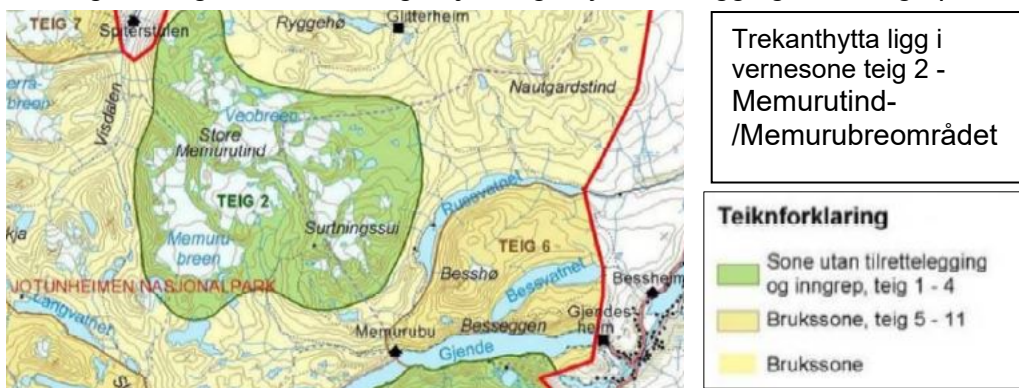
«Overordna strategi for sona:

Ressursane urørt natur, ro og stillheit skal prioriterast. Nye tiltak og inngrep skal i utgangspunktet ikkje skje. Løyve til tilrettelegging kan berre gjevast unntaksvis og i svært spesielle tilfelle når dette vil fremje verdiane knytt til urørt natur, ro og stillheit.»

«Teig 2: Memurutind-/Memurubreområdet

Denne teigen ligg i Lom og Vågå kommunar mellom Storådalen, Skautflya/Veodalen, Russdalen og Memurutunga. Arealet er på omlag 105 km² (omlag 7% av verneområda) og er det området i nasjonalparken som har mest villmark (meir enn 5 km frå næraste veg, kraftregulering, fast busetnad). Det meste av arealet ligg meir enn 1800 meter over havet. Området er karakterisert av brear (omlag 50% av arealet) og kvasse tindar. Dei mest kjende breane er Austre Memurubre, Vestre Memurubre og Hellstugubreen. - - -

Ved Austre Memurubre har Lom Røde Kors Hjelpekorps ei naudbu, og ved Hellstugubreen har Norges Vassdrags- og Elektrisitetsdirektorat (NVE) ei bu (låst) som er nytta i samband med registreringar. - - - Retningslinjer: Inga ny tilrettelegging eller inngrep.»



I kap. 8.14. - AVFALL, UREINING OG STØY står det m.a.: «I nasjonalparken og landskapsvernområdet ligg det nokre stader att restar og avfall etter tidlegare verksemd. Det er eit viktig mål å fjerna alt slikt skrot. - - - »

Trekanthytta kan på den andre sida vurderast opp mot føringar for nyare kulturminne (s.46): «For nokre nyare anlegg eller konstruksjonar må ein vurdere om dei skal sjåast på som kulturminne ut i frå at dei fortel om tidlegare bruk av områda, eller om dei skal fjernast fordi dei bør vurderast som avfall. Bygningar som kan ha historisk og/eller kulturell verdi kan berre rivast etter samråd med forvaltningsstyresmakta.»

Retningslinjer for motorferdsel i forvaltningsplanen:

«Minst mogleg motorisert ferdsl i nasjonalparken og landskapsvernområdet.

Tiltak: - Ta initiativ til og ta del i arbeidet med å utvikla gode rutinar som gjer at den motorferdsla som er i området i dag blir samordna og redusert.»

Naturmangfaldlova

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

Presedens

Eit rivingsvedtak / ryddetiltak vil ikkje kunne skape presedens, da dette er ei enkeltstående sak. Det er to slike NVE-hytter i nasjonalparken, og den andre som ligg på Heillstugubrean er framleis i bruk. Etablert praksis er å gje løyve for motorferdsel til nødvendig nyttetransport.

Vurdering

Hytta består av ein enkel trekonstruksjon som er forankra i fjellet med boltar og sikringsvaierar. Det er ikkje noko terrengarbeid på tomta, og ved fjerning vil området bli tilbakeført til tilnærma urørt natur. Riving av hytta er heimla i verneforskrifta § 3 pkt. 1.3.k), og blir vurdert å vera i tråd med kap. 8.14 i forvaltningsplanutkast frå 2008 som legg føring for at skrot og spor etter tidlegare verksemd bør fjernast.

Hytta på Austre Memurubrean har ikkje vore brukt eller halde ved like dei siste 40 åra, og framstår derfor meir som forsøpling. Hytta har liten verdi som historisk dokumentasjon på tidlegare bruk, da ho er lite tilgjengeleg. Det er ei tilsvarande trekanthytte som framleis har funksjon som sikringsbu for NVE sitt arbeid ved Heillstugubrean, og den hytta dokumenterer historikken med langvarige bremålingar i Jotunheimen frå 1965. Hytta ved Memurubrean ligg i eit område med svært store kvalitetar i form av urørt natur, og det å kunne fjerne den sterkt forfalne hytta vil styrke denne verdien merkbart.

Søknaden gjeld transport av materialar, utstyr og mannskap i samband med opprydding. Behovet for transport av arbeidsfolk og utstyr til å utføre riving og klargjering av transport skjer enklast på snøføre. Skuterføret på etterjulsvinteren 2024 vil avgjera om uttransport skal skje med skuter eller med helikopter. Transporttraseane må tilpassast slik at ein unngår særleg sårbare lokalitetar.

Helikoptertransport vil bli forsøkt samordna med annan helikopterbruk. Det er ikkje ønskeleg med flyging på våren, da dette er ei sårbar tid for fugle- og dyrelivet, og bør ideelt sett vente til etter 1. juli. Dersom ein flyg tidlegare på sommaren, må flygetrase planleggast slik at ein unngår lågtflyging over rovfugllokalitetar i hekkesesongen. Samordning er nok mest aktuelt gjennom samarbeid med flyging til Pigghytta, jf. transportavstanden mellom desse

Vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnet: Det er bra kunnskap om området, og transporten skal i størst mogleg grad følgje etablerte løypetraser. Memurudalen har verdfulle fuglebiotopar (*Rapport om Sårbarhetsvurdering for fugl i Øst-Jotunheimen, 2015*), og det er ikkje ønskeleg med unødig motorferdsel nær desse på våren.

Føre-var prinsippet (§ 9) og Økosystemtilnærming og samla belastning (§ 10): Forvaltninga følgjer ein generelt streng praksis i høve til motorferdsel, og nødvendig transport knytt til godkjende byggearbeid vil ikkje utgjera noko stort samla omfang. Føre-var-prinsippet tilseier likevel at eventuell bruk av helikopter må planleggast i tid og rom med tanke på å skjerme sårbare fuglelokalitetar. § 11 blir ikkje vurdert som relevant. § 12 – miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetoder: Transport med helikopter vil konsentrere perioden med motorferdsel til eit kortast mogleg tidsrom, og kan vera betre enn å køyre alt ut ved mange snøskuterturar dersom det er dårleg føre. Snøskutertransport vil likevel vera nødvendig for å få inn

arbeidsfolk for riving og klargjering av uttransporten. Transport på vinterføre blir vurdert som skånsamt. Gjennomføring av tiltaket utan motoriserte hjelpemiddel er ikkje mogleg.

Konklusjon:

Fjerning av den utrangerte hytta vil bidra til å fremme verneverdien urørt natur og landskap. Den motoriserte transporten vil skje på ei årstid da det elles er liten eller ingen trafikk i området. Våren er ei årstid da uroing av dyre- og fugleliv vil vera uheldig, så det er viktig å planleggje slik at ein unngår transport i den mest sårbare perioden. Køyre- og flygetrasear må planleggast slik at ein unngår motorferdsel nær sårbare lokalitetar, og at transporten blir gjennomført innan kortast mogleg tidsrom.

Arkivsaksnummer: 2022/12401-9

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 18.09.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	29/2023	26.09.2023

Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023-2026 - Drift av Gjendebu turisthytte - DNT Oslo og Omegn

Innstilling frå forvaltar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen justerer innhaldet i det fleirårige motorferdselløyvet for å tilpasse det til endra behov knytt til drifta av Gjendebu turisthytte.

Ordlyden blir endra til følgjande:

2.2. Gjendebu.

- I tillegg til generelt løyve i pkt.1, gjeld løyvet:
 - inntil 2 turar (t/r) pr. veke i vintersesongen for transport av faste gjestar med bagasje når turane er tinga hjå DNT Oslo og Omegn på førehand, pkt. 6.3.m). Dispensasjonen gjeld for transport på Gjendeisen på strekninga Gjendesheim-Gjendebu. Løyvet til gjestettransport fell bort dersom isforholda ikkje er slike at denne ruta kan følgjast.
 - Transport av varer/utstyr/betjening på vinterføre skal følgje ruta Gjendesheim-Gjendebu T/R. Dersom isforholda er slike at isen på Gjende ikkje kan nyttast til sikker transport, kan det etter melding til forvaltar køyrast kvista løype Leirdalen-Langvatnet-Storådalen for heilt nødvendig transport knytt til drift i påska. Perioden for køyring av alternativ trase er inntil tre veker; med ei veke før og etter sjølve påskeveka.
 - søppel- og varetransport i området Gjendebu-brygga.
 - Transport av ved når vedhogst er godkjent etter verneforskrift og av Statskog på førehand.
- I sommarhalvåret kan det nyttast motorbåt til transport nemnd under pkt. 1.1. i dei tilfelle den rutegåande motorbåten på Gjende ikkje kan nyttast. Båttransport skal følgje same fartsavgrensing som for annan næringstransport på Gjende, dvs. maksimalt 20 knop. Det er ikkje anledning til transport av gjester.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

Sak 5/2023 -

Jotunheimen nasjonalpark - Utladalen landskapsvernområde - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023-2026 - Drift av turisthytter og kvisting av vinterruter - DNT Oslo og Omegn

Saksopplysningar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen behandla fornya DNT-løyve for motorferdsel i møte 24.01.2023, der det vart gjort slik vedtak:

«Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev med heime i verneforskrifta for Jotunheimen § 3 pkt. 6.3 c), e), f), h), j), k), l) og m) og verneforskrifta for Utladalen LVO § 3 pkt. 6.3 f), g), h) og j) dispensasjon til Den Norske Turistforening Oslo og Omegn for motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av hytter og stikking/merking av løyper i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde.

Spesifiserte vilkår for løyvet og detaljert innhald går fram av vedlegget. Det blir gjort justeringar på avgrensinga i tidsrom for flyging over Utladalen til etter 1. august, slik at dei ulike aktørane med behov for helikopterbruk i Utladalen LVO blir behandla likt, jf. likebehandlingsprinsippet.

Løyvet gjeld for fireårsperioden 2023-2026, og vert automatisk forlenga for eitt år om gongen dersom ingen av partane ser behov for revisjon eller justeringar. Heile eller delar av løyvet kan trekkjast attende dersom vilkåra ikkje blir fylgd eller dersom det skjer endringar som tilseier revisjon. Det skal førast køyrebok som dokumenterer oppfølginga, med innsending av rapport innan 1. juni for vintersesongen, og innan 1. november for sommarsesongen. Det er egne skjema for bedriftene med gjestetransport i medhald av § 3 pkt. 6.3 m).

DNT Oslo og Omegn har etter dette løyvet ansvar for gjennomføringa av motorferdsel knytt til deira verksemd i verneområda. Det er sær viktig at organisasjonen har gode rutinar for at nye tilsette/aktørar vert gjort kjent med og forstår innhaldet i dette løyvet. Gode rutinar for rapportering vil også bidra å sikre ei god gjennomføring.»

I vedlegget til sak 5/2023 er innhaldet i løyvet konkretisert (sjå vedlegg).

For Gjendebru gjeld følgjande, i tillegg til det generelle som gjeld alle bedriftene:

2.2. Gjendebru.

- I tillegg til generelt løyve i pkt. 1, gjeld løyvet:
 - inntil 2 turar (t/r) pr. veke i vintersesongen for transport av faste gjestar med bagasje når turane er tinga hjå DNT Oslo og Omegn på førehand, pkt. 6.3.m). Dispensasjonen gjeld for transport på Gjendeisen på strekninga Gjendesheim-Gjendebru. Løyvet til gjestetransport fell bort dersom isforholda ikkje er slike at denne ruta kan følgjast.
 - søppel- og varetransport i området Gjendebru–brygga.
 - Transport av ved når vedhogst er godkjent etter verneforskrift og av Statskog på førehand.
- I sommarhalvåret kan det nyttast motorbåt til transport nemnd under pkt. 1.1. i dei tilfelle den rutegåande motorbåten på Gjende ikkje kan nyttast

Med ny drivar på Gjendebru har det oppstått eit behov for presisering når det gjeld båt på Gjende, da det ikkje var spesifisert noko om båtbruken i det gjeldande løyvet. Etter dei generelle reglane for båtbruk på Gjende er maksimal motorstorleik 10 hk og fart 8 knop.

Den nye verten Gjendebru har ein større båt, dette i likskap med Memurubu turisthytte. Nasjonalparkstyret kan godkjenne båtbruk med høgare fart enn generelt nivå på 8 knop som følgjer av forskrifta.

Det er i Teams-møte med leiinga DNT Oslo og Omegn og ny drivar på Gjendebru gjort ein felles gjennomgang av innhald i verneforskrift og motorferdselløyve og behov for justering.

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalparkstyret har delegert forvaltningsmyndigheit for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhald av styrevedtekter, sist revidert frå 01.01.2020.

Verneformål – forskrift

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

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

Forvaltningsstyresmakta kan med heimel i § 3 pkt. 6.3 gje løyve til følgjande (utdrag):

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

Forvaltningsplan

Sjå sak 5/2023.

Naturmangfaldlova

Sjå sak 5/2023

Presedens

For dei som utøver fiske er motorstorleik avgrensa til 10 hk og farten inntil 8 knop.

Gjendebåten har løyve for større båtar, men maksimal fart er sett til 20 knop.

Memurubu har båtar for eige bruk med større motor enn dei ordinære 10 hk, og det er i motorferdselløyvet deira sett vilkår om maks fart 20 knop.

Vurdering

Båttransport:

Med større båt enn dei ordinære 10 hk vil det vera naturleg at transport knytt til drift av Gjendebu turisthytte må følgje same fartsavgrensing som for øvrig næringstransport på Gjende, dvs. maksimalt 20 knop. (I tilfelle der båttransport blir rekvirert for redningsoppdrag

gjennom politiet eller AMK skjer transporten i medhald av den direkte unntaksheimelen som gjeld for redningsteneste i forskriftas § 3 pkt. 6.2.a).

Vinterrute: Ruta for vintertransport er isen på Gjende. Gjeldande løyve har ved manglande is opna for å bruke den kvista ruta frå Fondsbu. I sak 5/2023 er det gjort følgjande vurderingar:

«Rovfugl: Det er gjennomført kartlegging og sårbarheitsvurdering for fugl i Aust-Jotunheimen i 2015 og for Vest-Jotunheimen i 2018. Supplerande kartlegging er gjort med særleg fokus på rovfugl, og fleire av desse artane er sårbare overfor uroing i samband med hekking – jf. nml § 8 om kunnskapsgrunnlaget. Utdrag av rapport frå 2015 oppsummerer følgjande:

«For rovfugl som hubro, jaktfalk og kongeørn kan også forstyrrelser ved hekkeplass i etableringsfasen (februar – april) føre til at hekking uteblir. Påskeutfart med tilhørende resting under sørvendte berg med reirplass for f.eks. jaktfalk vil derfor være konfliktfylt. - - -

De ulike artene har forskjellig tålegrense overfor menneskelig ferdsel og inngrep, og det finnes ingen eksakte grenser for hvor nær en kan bevege seg inn mot en hekkeplass før artene blir uroet og i verste fall oppgir hekkingen. Mye beror også på terrengtype, skoglandskap eller snaufjell, tidspunkt på året m.m.».

Vest for Gjende er det eit sårbart område, noko som tilseier at kvisting inn til Gjendebu ikkje skjer før til påske. Aktivitet tidleg på vinteren kan verke forstyrrende i etableringsfasen for sårbare rovfugl, og kan hindre hekking. Generelt bør ein prøve å halde dei indre områda av nasjonalparken fri for kanalisert ferdsel via kvista vinterløyper. Løyper til vinterferien er avgrensa til dei ytre sonene av parken, som i nærområdet til Eidsbugarden/Fondsbu og til randsonene. Dette spørsmålet blir nærare drøfta i revidert forvaltningsplan, med sikte på å skjerme dei mest sårbare områda tidleg på vinteren. Kvisting til Gjendebu kan gjennomførast løpet av dei to siste vekene før påske (palmesøndag). Den kvista løypa mellom Fondsbu og Gjendebu kan ved dårleg is nyttast til nødvendig vare-/personaltransport, men kan ikkje nyttast til gjestettransport etter § 6.3 m). Dette ut ifrå sårbare soner for rovfugl som tilseier at transporten mot Gjendebu frå nord og vest skal avgrensast til eit minimum.»

For den nye verten er det ikkje logisk å køyre om Fondsbu, så det er ønskje om å kunne køyre om Leirdalen-Langvatnet-Storådalen dersom isen på Gjende ikkje er trygg nok. Også her er det sårbare rovfugllokalitetar langs ruta, så transporten her må avgrensast til eit absolutt minimum, og vera avgrensa til den tida løypetraseen er kvista før påske og t.o.m. veka som startar med 2. påskedag. Alternativ trase til Gjende blir synleggjort i vedtaket.

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen:

Vedlegg til sak 5/2023:

Dispensasjon - Motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av turisthytter og kvisting av vinterruter – 2023-2026 – DNT Oslo og Omegn

Den Norske Turistforening Oslo og Omegn får med dette dispensasjon frå det generelle forbodet mot motorferdsel i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde som følgjer av verneforskriftene § 3 pkt. 6.1. Dispensasjon er gitt med heimel i § 3 pkt. 6.3 i verneforskrifta for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. Jf vedtak gjort av Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen i møte 24.01.2023.

Dispensasjonen gjeld i høve til verneforskriftene. Delar av løyvet krev i tillegg dispensasjon frå kommunane, som forvaltningsstyresmakt etter Lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Vidare skal det vera samtykke frå grunneigarane – jf motorferdsellova § 10.

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

1. Generelt om motorferdselsløyvet

1.1 Løyvet gjeld:

- Transport til og frå turisthyttene:
 - transport av naudsynte varer og utstyr til DNT Oslo og Omegn sine hytter i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde, sjå spesifikke vilkår for dei enkelte bedriftene i pkt. 2.1 – 2.8.
 - transport av bestyrar med næraste familie. Med næraste familie meinast husstandsmedlemmer (ektefelle/sambuar og barn)
 - transport av betjening
 - transport av handverkarar, reiskap og bygningsmateriale i samband med vedlikehaldsarbeid, tilsynspersonar (mattilsyn, branntilsyn m.m.). Dette omfattar også vedlikehaldsarbeid på vassinntak til Skogadalsbøen.
 - transport av sjuke eller skadde personar kan gjerast av bestyrar av turisthyttene når situasjonen blir vurdert slik at transport er nødvendig. Redningstenesta v/ politidistriktet skal varslast ved slike oppdrag.
 - oppsynsturar til turisthyttene (hyttestyrar/hyttetilsyn og DNT-tilsette på oppdrag).
- Kvisting av vinterruter
 - bruk av snøskuter i samband med kvisting av godkjende vinterruter og i samsvar med forvaltningsplan.

1.2 Generelle vilkår for all transport:

- Det er ikkje lov med barmarkskøyning utanom om opparbeidd bilveg for transport til hyttene i verneområda.
- DNT Oslo og Omegn, hyttestyrar og dei som utfører motorisert transport skal alltid søkje å redusere transportomfanget mest mogleg gjennom planlegging av transport for best mogleg samordning av transportbehova.
- All motorferdsel skal loggførast før ein reiser på eit fast skjema (dato, rute, formål) som skal takast med på turen. Oppsynet skal kunne kontrollere loggen på staden.
- Alle loggane skal sendast inn til DNT Oslo og Omegn ved sesongslutt.

- DNT Oslo og Omegn er ansvarleg for å gje nasjonalparkstyret ei oppsummerande oversikt over all motortransport fordelt på type køyretøy og knytt til kvar hytte og kvisting. Rapport skal sendast til Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen innan 01.november kvart år.
- Motorferdsel skal i størst mogleg grad unngåast i helg, på heilagdagane og i påskeferien og når det elles er særleg stor utfart i fjellet (t.d. vinterferien).

1.3 Generelle vilkår for transport med helikopter:

- All helikoptertransport skal varslast seinast dagen før til oppsynet.
- Søkjar skal prøve å samle mest mogleg transport med helikopter innan eit kortast mogleg tidsrom.
- Ruter for helikoptertransport skal følgje dei vilkåra som er fastsett i høve til sårbare artar under sårbare årstider, jf. vilkåra i kap. 2 nedanfor.
- Start og landing med helikopter krev i tillegg dispensasjon frå kommunen i medhald av motorferdsellova.

2. Spesielle løyve og vilkår knytt til kvar hytte:

2.1. Glitterheim.

- I tillegg til generelt løyve i pkt.1, gjeld løyvet følgjande transport på bomvegen frå nasjonalparkgrensa til turisthytta – § 3 pkt. 6.3.e):
 - I gjennomsnitt 1 tur dagleg for transport av brensel, proviant, varer og utstyr til Glitterheim Turisthytte. Bagasje kan takast med dersom det er plass på denne transporten knytt til drifta. Transport av sykklar som fullt ut kan samordnast med varetransport innan ramma på 1 tur dagleg i snitt gjennom sesongen er inkludert.
 - inntil 5 turar pr. år med bil (lastebil) for levering av varer frå grossist.
 - inntil 3 turar pr. år med bil (tankbil) for levering av fyringsolje/parafin.
 - 1 dag med bil (slambil) for tømning av septik.
 - verkstadbilar til handverkarar i samband med vedlikehaldsarbeid.
- 2 turar (t/r) pr. veke i vintersesongen for transport av faste gjestar og bagasje frå Fv. 51 i Sjodalen når turane er bestilt hos DNT / Glitterheim på førehand – jf. § 3 pkt. 6.3.m).
- Transport av funksjonshemma kan skje i samband med annan transport, med varsel til forvaltningsstyresmakta eller oppsynet på førehand. Dersom det utløyser behov for ekstra tur, må det sendast søknad til nasjonalparkforvaltar på førehand.

2.2. Gjendebru.

- I tillegg til generelt løyve i pkt.1, gjeld løyvet:
 - inntil 2 turar (t/r) pr. veke i vintersesongen for transport av faste gjestar med bagasje når turane er tinga hjå DNT Oslo og Omegn på førehand, pkt. 6.3.m). Dispensasjonen gjeld for transport på Gjendeisen på strekinga Gjendesheim-Gjendebru. Løyvet til gjestetransport fell bort dersom isforholda ikkje er slike at denne ruta kan følgjast.
 - søppel- og varetransport i området Gjendebru–brygga.
 - Transport av ved når vedhogst er godkjent etter verneforskrift og av Statskog på førehand.
- I sommarhalvåret kan det nyttast motorbåt til transport nemnd under pkt. 1.1. i dei tilfelle den rutegåande motorbåten på Gjende ikkje kan nyttast

2.3. Olavsbu:

- For å redusere talet på dagar med motorferdsel skal bruk av helikopter prioriterast ved hovudtransport av proviant og ved.
- Det kan nyttast snøskuter ved tilsyn og mindre driftsoppdrag, med varsling til SNO.

2.4. Skogadalsbøen.

- I tillegg til generelt løyve i pkt.1, gjeld løyvet:
 - vedtransport i Skogadalsbøen-området.
- Drivar av Skogadalsbøen må i størst mogleg grad unngå transport med snøskuter eller helikopter frå Turtagrø til Skogadalsbøen om våren, av omsyn til villreinen i Vest-Jotunheimen, og ha tett dialog med oppsynet i forkant dersom transport frå her må vurderast.
- Godkjende transportruter for helikopter er frå Krossbu/Sognefjellet eller frå Tynområdet via Koldedalen-Uradalen. Helikoptertransport skal ikkje skje frå Årdal via Utladalen til påske eller på våren eller sommaren. Suppleringstransport etter 1. august og uttransport ved sesongslutt kan likevel gå via Utladalen og ned til Årdal.

2.5 Fannaråken

- Naudsynt helikoptertransport kan skje frå 10. juni – oktober.
- Godkjend transportrute for helikopter er frå parkeringsplassen ved Prestesteinsvatnet, evt. frå Krossbu/Sognefjellet.

2.6 Stølsmaradalen

- Naudsynt helikoptertransport kan føregå i tidsrommet 1. august - oktober.
- Innflyging over Utladalen landskapsvernområde skal først og fremst skje frå aust, dvs. frå Tyin/Sletterust via Koldedalen-Uradalen, eller frå Krossbu/Sognefjellet. Transport etter 1. august kan evt. gå via Utladalen frå/til Årdal.

2.7 Vettismorki

- I tillegg til generelt løyve i pkt. 1, gjeld løyvet:
 - vedtransport i området Vettismorki i samsvar med avtale med grunneigar og hogst i tråd med verneforskrifta § 3 pkt. 2.3.
- Innflyging over Utladalen landskapsvernområde skal først og fremst skje frå aust, dvs. frå Tyin/Sletterust via Koldedalen – Uradalen, eller frå Krossbu/Sognefjellet. Helikoptertransport kan ikkje skje med utgangspunkt frå Årdal via Utladalen før etter 1. august.

2.8 Skagastølsbu

- Transport av nødvendig utstyr for beredskap på Skagastølsbu kan skje ved eitt hiv som blir samordna i tid med flyginga til Fannaråken.

3. Spesielle vilkår for stikking av vinterruter

- All motorferdsel knytt til både kvisting og re-kvisting skal varslast til oppsynet på førehand, jf. generelle vilkår i pkt.1.
- Før kvistinga tek til, og seinast innan 1. februar, skal det sendast ei samla oversikt til nasjonalparkforvaltar og Statens naturoppsyn der det går fram kven som skal stå for kvistinga, reg.nr. på køyretøya som er tenkt nytta og når kvistinga er planlagt utført
- Første tillatne oppstartsdato for kvisting er 10. februar for løypene som kan kvistast til vinterferien i medhald av forvaltningsplan.
- For løypene inne i sentrum av nasjonalparken kan stikkinga starte mars, i god nok tid til at løypenettet er klart ei veke før påske.
- Kvistinga skal leggjast opp slik at motorferdsla for heile verneområdet blir minst mogleg, og gjerne med samordning med andre som har legitime behov for motorferdsel, t.d. hjelpekorps
- Dei løypene som kan kvistast skal vere innteikna på eit eige kart, jf forvaltningsplan. (kartet skal følgje denne dispensasjonen når forvaltningsplanen er ferdig revidert)
- Kvisting ved hjelp av snøskuter e.l. skal til vanleg vere avslutta ei veke før påske, og seinast fredagen før Palmesøndag
- Grunna ver og vind og andre forhold kan det vere behov for inspeksjon og re-kvisting. Den som står for kvistinga må gjere ei løpande vurdering av behov før ein startar tiltak. Løypene utanom den mellom Turtagrø og Skogadalsbøen kan rekvistast til 15. april, eller t.o.m. 2. påskedag dei åra påska kjem seinare. Taséen Turtagrø-Skogadalsbøen kan ikkje rekvistast lenger enn t.o.m. 2. påskedag.
Det er krav om bruk av kvist frå lokale treslag, så kvisten treng ikkje samlast inn.

4. Særlege vilkår

- For transport med snøskuter på vinterføre kan oppdrag utførast med to snøskuterar i følgje av omsyn til sikkerheit for menneskapet.
- Motorferdsel knytt til nye tiltak (utanom mindre vedlikehaldsarbeid) krev særskild dispensasjon etter søknad. Større tiltak som krev særleg stor transportkapasitet skal ha ein eigen transportplan. Planen skal i hovudtrekk vise talet på turar fordelt på ulike transportmiddel, og tidsrom når transporten er planlagt gjennomført.
- All transport skal i størst mogleg grad samordnast slik at den motoriserte ferdsla vert minst mogleg. I dei høva det er gjeve skriftleg løyve til det, kan transportøren ta oppdrag for andre. Transportøren (for snøskuter, bil, båt, eller helikopter) er ansvarleg for å forsikre seg om at ligg føre løyve til transporten
- Det skal ikkje vere med andre personar på transporten enn dei som er nødvendige for å gjennomføre oppdraget
- Motorisert transport skal i størst mogleg grad leggjast utanom stader og delar av året det er størst fare for uroing av fugle- og dyrelivet
- Ved innleige av snøskutersjåfør til transportoppdrag, bør den kommunale ordninga for leigekøyning vurderast dersom slik ordning er oppretta.

5. Tida dispensasjonen gjeld for

- Dispensasjonen gjeld fram til 31.12.2026. Dersom ingen av partane varslar behov for endringar, blir dispensasjonen etter denne tida forlenga for eitt år om gongen.
- Ved misbruk kan Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen som forvaltningsstyresmakt endre dispensasjonen eller inndra heile eller delar av den.

Saksframlegg

Arkivsaksnummer: 2022/12401-1

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 19.01.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	5/2023	24.01.2023

Jotunheimen NP - Utladalen LVO - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023-2026 - Drift av turisthytter og kvisting av vinterruter - DNT Oslo og Omegn

Innstilling frå forvaltar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev med heimel i verneforskrifta for Jotunheimen § 3 pkt. 6.3 c), e), f), h), j), k), l) og m) og verneforskrifta for Utladalen LVO § 3 pkt. 6.3 f), g), h) og j) dispensasjon til Den Norske Turistforening Oslo og Omegn for motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av hytter og stikking/merking av løyper i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde.

Spesifiserte vilkår for løyvet og detaljert innhald går fram av vedlegget.

Løyvet gjeld for fireårsperioden 2023-2026, og vert automatisk forlenga for eitt år om gongen dersom ingen av partane ser behov for revisjon eller justeringar. Heile eller delar av løyvet kan trekkjast attende dersom vilkåra ikkje blir fylgd eller dersom det skjer endringar som tilseier revisjon. Det skal førast køyrebok som dokumenterer oppfølginga, med innsending av rapport innan 1. juni for vintersesongen, og innan 1. november for sommarsesongen. Det er egne skjema for bedriftene med gjestetransport i mehald av § 3 pkt. 6.3 m).

DNT Oslo og Omegn har etter dette løyvet ansvar for gjennomføringa av motorferdsel knytt til deira verksemd i verneområda. Det er særskilt viktig at organisasjonen har gode rutinar for at nye tilsette/aktørar vert gjort kjent med og forstår innhaldet i dette løyvet. Gode rutinar for rapportering vil også bidra å sikre ei god gjennomføring.

--- slutt på innstilling ---

Saksprotokoll i Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - 24.01.2023

Behandling

Rigmor Solem stilte spørsmål om dato for flyging i Utladalen: I forslaget her står opning for flyging etter 15. august, medan det i Hydro sitt løyve er operert med 1. august.

Merknad frå forvaltarane: 15. august er ei vidareføring av dato sett i tidlegare løyve. Tilråding frå ornitolog har vore å vente til august, av omsyn til hekkande fugl.

Styret ønskjer samordning av omsyn til likebehandlingsprinsippet, og ut frå vurdering av sårbar periode for rovfugl kan nødvendig flyging akseptert etter 1. august.

Vedtak

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev med heime i verneforskrifta for Jotunheimen § 3 pkt. 6.3 c), e), f), h), j), k), l) og m) og verneforskrifta for Utladalen LVO § 3 pkt. 6.3 f), g), h) og j) dispensasjon til Den Norske Turistforening Oslo og Omegn for motorferdsel i samband med drift og vedlikehald av hytter og stikking/merking av løyper i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde.

Spesifiserte vilkår for løyvet og detaljert innhald går fram av vedlegget. Det blir gjort justeringar på avgrensinga i tidsrom for flyging over Utladalen til etter 1. august, slik at dei ulike aktørane med behov for helikopterbruk i Utladalen LVO blir behandla likt, jf. likebehandlingsprinsippet.

Løyvet gjeld for fireårsperioden 2023-2026, og vert automatisk forlenga for eitt år om gongen dersom ingen av partane ser behov for revisjon eller justeringar. Heile eller delar av løyvet kan trekkjast att dersom vilkåra ikkje blir fylgd eller dersom det skjer endringar som tilseier revisjon. Det skal først kjørebok som dokumenterer oppfølginga, med innsending av rapport innan 1. juni for vintersesongen, og innan 1. november for sommarsesongen. Det er egne skjema for bedriftene med gjestetransport i mehal av § 3 pkt. 6.3 m).

DNT Oslo og Omegn har etter dette løyvet ansvar for gjennomføringa av motorferdsel knytt til deira verksemd i verneområda. Det er sær viktig at organisasjonen har gode rutinar for at nye tilsette/aktørar vert gjort kjent med og forstår innhaldet i dette løyvet. Gode rutinar for rapportering vil også bidra å sikre ei god gjennomføring.

Dokument i saka

- Gjeldande løyve gjeve i sak 5/2019 - *Jotunheimen nasjonalpark - Utladalen landskapsvernområde - Dispensasjon - Motorferdsel - 2019-2022 - Drift av turisthytter og kvisting av vinterruter - DNT Oslo og Omegn*
- Årlege rapportar og andre dokument som følgjer det gjeldande løyvet
- Notat etter dialogmøte med DNT Oslo og omegn 14. desember 2022
- Sårbarheitsanalyser for fugl i Jotunheimen – Rapport Aust-Jotunheimen januar 2015 og delrapport 2 Vest-Jotunheimen datert 08.02.2019, Kistefos Skogtjenester v/Geir Høitomt. I tillegg oppfølgande vurderingar frå Høitomt når det gjeld ulike aktivitetar i Utladalen.

Saksopplysningar

Gjeldande dispensasjon for 2019-2022 har automatisk forlenging for eitt år om gongen inntil det vert revidert. Gjennomgang i dialogmøtet 14.12.22 viser at løyvet i stor grad er dekkjande for behova, men at det vil vera nyttig å skrive inn alle hyttene som krev motorisert transport i løpet av ein fireårsperiode, slik at det går enda tydelegare fram av teksten kva behov som er dekt av driftsløyvet og kva føringar som gjeld for dei ulike typene transport.

Kunnskapsgrunnet er styrka ved at ein nå har fått utført sårbarheitsanalyse og kartlegging av rovfugllokaltetar både i Aust- og Vest-Jotunheimen.

Praktiske detaljar i forslag til revidert dispensasjon er gjennomgått med Tor Martin Stenseng og Jon-Leo Kjeldalslie i DNT-OO i Teams-møte 16.01.23, i tråd med avtale i dialogmøtet.

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalparkstyret har delegert forvaltningsmyndigheit for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhald av styrevedtekter, sist revidert frå 01.01.2020.

Verneformål – forskrift

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

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

Forvaltningsstyresmakta kan med heimel i § 3 pkt. 6.3 gje løyve til følgjande (utdrag):

- c) *Bruk av beltekøyrety på vinterføre eller luftfartøy for transport av brensel, proviant, varer og utstyr til turisthytter, hytter og setrer.*
- e) *Motorferdsel på Glitterheimsvegen for transport av brensel, proviant, varer og utstyr til Glitterheim turisthytte, samt transport av funksjonshemma.*
- f) *Bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, bruer, anlegg og innretingar.*
- h) *Bruk av motorbåt på Gjende for drift av turisthytter, medrekna transport av personale, i samsvar med forvaltningsplan.*
- j) *Bruk av motorbåt med hastigheit høgare enn 8 knop på Gjende, i samsvar med forvaltningsplan.*
- k) *Bruk av beltekøyrety på vinterføre for utføring av sikringstiltak, t.d. merking og kvisting av løyper.*
- l) *Bruk av traktor på traktorveggar for transport av varer og utstyr til drifta av turisthyttene Memurubu og Gjendebu.*
- m) *Transport 2 gonger i veka på vinterføre av gjester som ligg fast, til turisthyttene Memurubu, Gjendebu og Glitterheim i samsvar med forvaltningsplan.*

Utladalen LVO, § 3 pkt. 6.3 *«Forvaltningsstyresmakta kan gi løyve til:*

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

- f) *Transport av varer, brensel, proviant og utstyr inn til turisthytter, hytter og setrar.*
- g) *Transport av materialar til vedlikehald og byggearbeid på bygningar, anlegg og innretingar.*
- h) *Transport av personale for drift av turisthytter, i samsvar med forvaltningsplan*
- j) *Utføring av sikringstiltak, t.d. merking og kvisting av løyper.»*

For kvisting av skiløyper set § 3 pkt. 1.2 d) i begge verneforskriftene krav om forankring i forvaltningsplanen: *«Kvisting av løyper i samsvar med forvaltningsplan.»*

Formål som ikkje er forankra i dei spesifiserte dispensasjonsheimlane må behandlast etter den generelle dispensasjonsheimelen i § 4, dvs. nml § 48. Slike formål skal vera knytt til særskilde unntakstilfelle, og kan ikkje nyttast som heimel for å gje fleirårige løyve til drift.

Forvaltningsplan

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

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

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

*For betjente hytter som ligg inne i verneområda er det behov for å kunne transportere personalet som driv hyttene. Dette gjeld Skogadalsbøen, Glitterheim (vegtilknytning), Memurubu (båttransport) og Gjendebu (båttransport). Med "transport av personale til turisthyttene" forstås forvaltningsstyresmakta inn- og utfrakting av personale når dei reiser og når dei kjem for arbeidsperioden sin. Dette gjeld både sommar og vinter. - - - Med "drift" av turisthyttene - - - meinast naudsynt transport av varer, personale, handverkarar og tyngre utstyr som ikkje kan transporterast med rutebåten på Gjende. For - - - bruk av traktor - - - vil det berre bli tillate med køyring for transport av varer, tyngre reiskap og andre tyngre oppgaver der maskinkraft er naudsynt. Køyring utover dette vil ikkje bli tillate.»**

*Merknad-1: strekane i sitatet er sett i staden for referering til ulike paragrafar i forslaget til verneforskrift som fylgde planutkastet, da desse nummera ikkje er lik nummereringa i endeleg vedteken revidert verneforskrift.

Merknad-2: Forslag til revidert forskrift for Jotunheimen hadde transport av personale som definert unntaksheimel, men dette kom ikkje med i den reviderte forskrifta av 14.11.14. Det skuldast truleg ei utegløyning, da det er med i forvaltningsplanutkastet og er ikkje nærare kommentert kvifor det er avvik frå den faglege tilrådinga på dette punktet. Punktet ligg også inne i forskrifta for Utladalen. Ein vidarefører derfor etablert praksis på dette punktet, sjølv om det strengt tatt skulle vore vurdert etter nml § 48 slik ordlyden i den reviderte forskrifta for Jotunheimen vart til slutt.

Når det gjeld vinterløyper er følgjande lagt til grunn i kap. **8.7. KVISTING AV SKILØYPER**

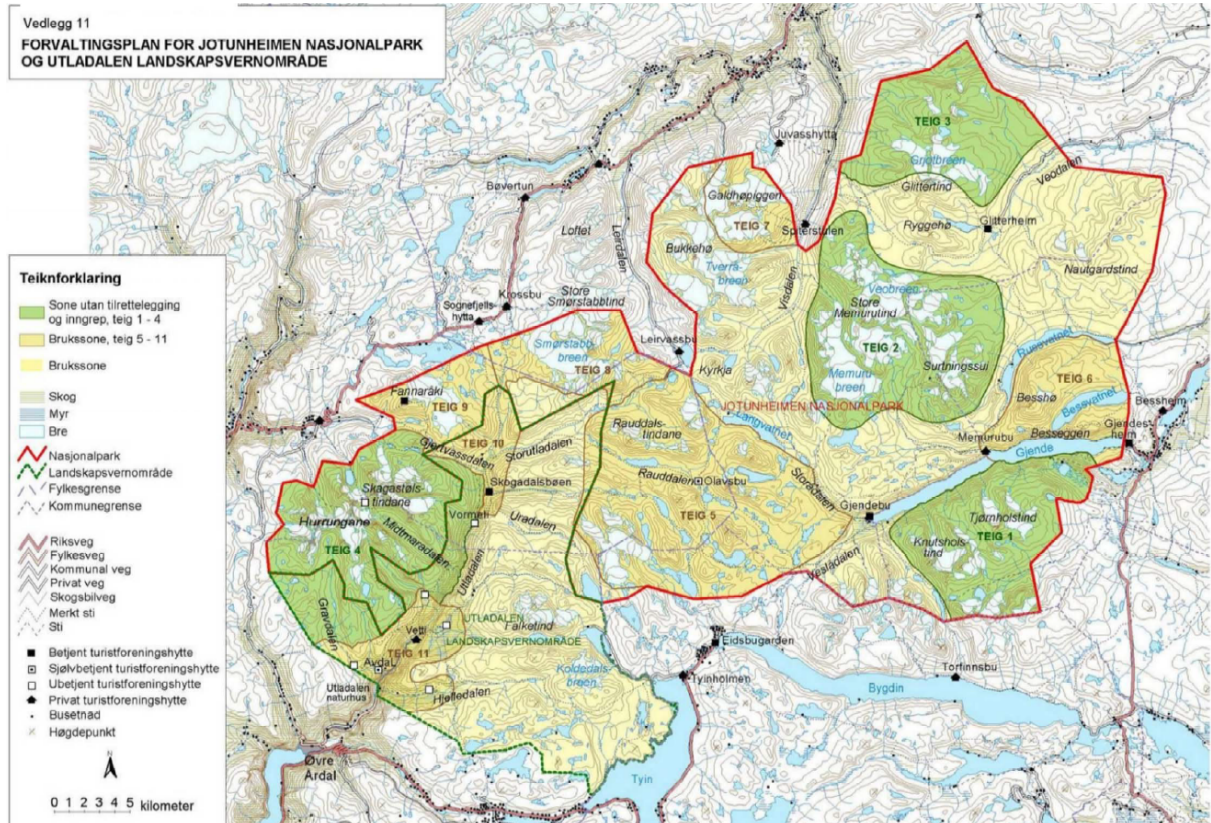
«Kvisting av vinterruter i verneområda skjer i eit relativt stort omfang (sjå kart) i ein konsentrert periode før påska, og er viktig for kanalisering av ferdsla i ein periode der fugle- og dyreliv er sårbart etter ein lang vinter. Utkøyring og oppsetting av kvist skjer mest berre med snøskuter. Det er ønskjeleg at denne motoriserte ferdsla også i framtida blir utført i ein konsentrert periode. - - -

Retningslinjer:

Kvisting av skiløyper skal ha løyve og bør i hovudsak følgje dei merkte sommarrutene. Til merkinga skal det som hovudregel nyttast kvist av norske treslag. I samband med kvisting av

skiløyper skal motoriserte køyrety blir nytta minst mogleg. Når det blir nytta motoriserte hjelpemiddel til sjølve kvistinga, skal dette i størst mogleg grad skje i ein konsentrert periode og etter ein plan som gjev minst mogleg motorferdsel. Ved kvisting av løyper skal det takast omsyn til faunaen.»

Kartvedlegget under viser sonedelinga i forslaget til forvaltningsplan:



I dei grøne sonene skal det ikkje vera tilrettelegging i form av merking eller kvista løyper. Glitterheim, Gjendebu, Skogadalsbøen, Fannaråhytta, Olavsbu, Vettisselet og Stølsmaradalen ligg innan såkalla «brukszone» i det rettleiande utkastet til forvaltningsplan frå 2008. Om desse sonene står m.a.:

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

Skagastølsbu ligg i grøn sone, teig 4 - Hurrungane-området. Her gjeld følgjande retningslinjer: «Inga ny tilrettelegging eller inngrep. Det skal takast særskilt omsyn til villreinen i området.» Overordna strategi for grøn sone:

«Ressursane urørt natur, ro og stillheit skal prioriterast. Nye tiltak og inngrep skal i utgangspunktet ikkje skje. Løyve til tilrettelegging kan berre gjevast unntaksvis og i svært spesielle tilfelle når dette vil fremje verdiane knytt til urørt natur, ro og stillheit»

Naturmangfaldlova

Dispensasjonar blir og vurdert etter dei miljørettslege prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8-12.

Presedens

Det er fleire aktørar med næringsverksemd i nasjonalparken, og forvaltningspraksis bør vera mest mogleg lik for alle. Memurubu Turisthytte har i likskap med DNT-OO motorferdselløyve som omfattar all nødvendig transport knytt til drift av turisthytta. Det er vurdert som lite hensiktsmessig å setja tak på tal turar når det gjeld nødvendig varetransport.

Når det gjeld gjestetransport i vintersesongen, er det derimot fastsett ei direkte avgrensing til maksimalt 2 turar i veka gjennom ordlyden i verneforskrifta § 3 pkt. 6.3 m). For oppfølging i høve til tal turar som inngår i løyvet må det stillast krav om eiga køyrebok og rapportering av gjestetransport for Glitterheim og Gjendebu. Gjendebu har i førre perioden ikkje nytta seg av høvet til å drive gjestetransport på vinterføre, men ønskjer å opne for dette frå 2023. Likebehandlingsprinsippet tilseier at Gjendebu får høve til same opplegg som dei to andre bedriftene nemnd i pkt. 6.3.m)

Vurdering

DNT si verksemd i Jotunheimen har historie tilbake til heilt i oppstarten av foreininga i 1868. Både historisk og i dagens situasjon har tilrettelegginga i regi av DNT vore viktig, både for utviklinga av friluftsliv generelt i landet og i Jotunheimen og Utladalen spesielt. Gjennom stinettet og hyttene har fjellområda blitt gjort tilgjengelege for folk flest. Over tid har det også skjedd ei utvikling i friluftslivet, og fleire av turisthyttene er i dag store bedrifter plassert både innanfor og i randsonen til verneområda. Desse større hyttene er viktige for dei større gruppene av fotturistar, medan dei mindre sjølvbetjeningshyttene er viktige supplement for fotturistar som i større grad vil klare seg sjølve og oppleve naturen på eiga hand. Komforten har gradvis auka også ved DNT-hyttene, men hyttene i nasjonalparken held framleis ein nøktern standard. Den motoriserte ferdsla er knytt til nyttetransport av varer og personell, samt skuterbruk ved kvisting av løyper. Målet skal vera minst mogleg motorferdsel.

DNT Oslo og Omegn har i fleire år hatt eit samla løyve for motorferdsel i heile verneområdet som omfattar både drift av turisthyttene og kvisting av utvalde vinterruter. Dispensasjonen blir i hovudsak foreslått vidareført med same innhald, men med tydelegare opplisting av alle hyttene løyvet skal omfatte. Ein brukar i tillegg erfaringane ein har hausta til å forbetre rutinar for å redusere påverknaden på verneverdiane og for å sikre omsynet til lik behandling av alle aktørar. Kunnskapsgrunnlaget er også styrka ved at det er utført kartleggingar av rovfugl for å få eit betre grunnlag for fagleg baserte sårbarheitsvurderingar, og både denne kunnskapen og annan forbetra kunnskap gjev grunnlag for å justere ruter og tidsrom for ulike transportar.

Det er behov for transport av varer og utstyr til alle hyttene som er tilgjengelege for fotturistar, og forvaltninga vil følgje ein mest mogleg lik praksis for motorferdselløyve for alle aktørane i verneområdet. Det vil samstundes vera behov for tilpassing ut frå lokalisering, driftsmønster og nødvendige omsyn til verneverdiane. Dei betjente hyttene som ligg inne i verneområdet har i tillegg til varetransport også behov for transport av drivarar og personale på grunn av lang avstand til bilveg. På vinterføre kan det vera aktuelt å frakte både varer og utstyr med snøskuter for alle bedriftene i verneområda. For dei med lengst avstand til bilveg (Olavsbu og Skogadalsbøen) er helikopter vurdert som den mest rasjonelle transportforma, men snøskuter kan vurderast for litt supplerande transport. Dei mindre hyttene (Fannaråhytta, Vettiselet og Stølsmaradalen) ligg slik til at helikopter er nødvendig når tyngre varer som ved, gass og proviant skal fraktast inn.

Gjendebåten dekkjer mesteparten av transportbehovet om sommaren for bedriftene ved Gjende, og følgjer i stor grad båtrotene. Feflåten blir leigd inn for transport av større volum varer og maskinar ved utføring av vedlikehald og oppgradering av anlegga. Slike større tiltak inngår ikkje i driftsløyvet, men blir behandla som enkeltsaker ved behov.

Glitterheim har bilveg, der nødvendig nyttetransport på berrmark kan gjennomførast i tråd med innvilga dispensasjonar. Transportbehovet her har auka vesentleg i høve til løyvet Glitterheim hadde tidlegare. Det var i løyvet frå 2009 avgrensa til *ein* tur i veka med bil for varetransport, men dette vart etter innspel frå Glitterheim om behov for noko oftare varetransport justert i 2013. Det kan og sjå ut som om det etter kvart har vorte etablert ein

fast praksis med bagasjetransport på strekninga mellom bommen og Glitterheim, men slik transport inngår ikkje i løyvet dersom bagasjetransporten ikkje er fullt ut samordna med den faste varetransporten som inngår i det fleirårige løyvet til DNT Oslo og Omegn. I samband med rapportering for 2018 vart det frå drivaren av Glitterheim også signalisert følgjande: *«Med dei krav som stilles til temperaturer osv i forbindelse med IK mat og også andre offentlege krav, ser eg ikkje burt frå at vi må utvide varetransporten til/fra bommen. I dag kjører vi til Lom og henter varer 2 ganger pr uke. Temperaturfallet frå Lom til Glitterheim er såpass stort at vi må vurdere å få kjørt slik type varer til nasjonalparkgrensa og at vi henter der. - - - Fint om bagasje og sykkeltransport kan komme inn når det skal fornyast. - - -»* Det er viktig å oppfylle krava til handtering av ferske matvarer, og med opning for dagleg varetransport burde behovet for forsvarleg transport av matvarer vera dekt. Det er også behov for nokre turar med hengjar for å balansere plasseringa av sykklar i periodar der fleire leiger sykkel den eine retninga enn den andre. Sykkeltutleiga er viktig for å forenkle tilkomsten for dei som kjem til området seint på dagen, og sykkeltransport blir vurdert å sortere under begrepet «utstyr» i pkt. 6.3. e). Det er derimot ikkje høve til å køyre eins ærend for transport av bagasje, sidan dette ikkje er nemnd blant dei spesifiserte formåla i § 3 pkt. 6.3 e). Bagasje må derfor vurderast etter føringane i naturmangfaldlovas § 48. § 48 kan berre dekkje uføresette enkelttiltak, og kan ikkje brukast som heimel for eit fleirårig driftsløyve. Det er verdt å merke seg at det i nærliggande verneområde som t.d. Rondane heller ikkje er opna for slik service på berrmark. Ut frå likebehandling med tanke på presedens, og det at bagasje ikkje inngår i dei spesifiserte formåla, må det leggjast til grunn at eventuell bagasjetransport ikkje kan utløyse nokon ekstra tur, men må vera fullt ut samordna med nødvendig transport av proviant / varer / utstyr / brensel og betjening, og at samla køyring for slik transport vert halde innan ei øvre ramme på ein tur dagleg. Det kan truleg oppstå ekstra transportbehov enkelte dagar, men biltransporten må ikkje overstige eit snitt på ein tur dagleg samla gjennom sesongen. I tillegg kjem hovudtransport frå vareleverandør og tenesteleverandørar slik det går fram av vedlegget pkt. 2.1.

Gjendebu har varsla at dei ønskjer å nytte seg av høvet til vintertransport av gjester i samband med påska 2023. Slik transport låg også inne i løyvet for 2019-2022, utan å bli brukt. Så lenge bruken skjer innan gitte rammer, er transporten i tråd med rammer gitt i verneforskrifta og i samsvar med tilsvarande løyve til andre bedrifter i nasjonalparken. Gjestetransport gjeld på Gjendeseisen, for strekninga Gjendesheim-Gjendebu, og kan ikkje overførast til andre trasear sjølv om det skulle vera dårleg is. Ved slike høve fell løyvet bort.

Persontransport er avgrensa til vintertransporten med inntil 2 turar (t/r) i veka, slik det er direkte talfesta i forskrifta § 3 pkt. 6.3 m). Dersom det skulle oppstå særskilde situasjonar med ønskje om transport av t.d. skuleklasser som ikkje kan innordnast i dei 2 turane/veke som er heimla i pkt. 6.3 m), må det søkjast særskild i kvart enkelt høve for vurdering etter den generelle dispensasjonsheimelen i § 4 som er erstatta av naturmangfaldlova § 48. Dispensasjon i medhald av nml § 48 må vera særtilfelle, og kan ikkje gjevast som del av eit rutinemessig fleirårig løyve.

For Skogadalsbøen, Fannaråkhytta, Olavsbu, Vettisselet og Stølsmaradalen må sommartransport utførast med helikopter. Dette er ein aktivitet som har gått føre seg i mange år i verneområda, og både DNT og forvaltninga har hausta erfaringar med ulike ruter og tidspunkt. Transport til Skagastølsbu gjeld eit enkelt hiv, som blir samordna med transporten til Fannaråkhytta ved sesongstart. Hytta skal ikkje nyttast til overnatting og opphald, men har funksjon som naudbu med tilgang til utstyr dersom det oppstår naudsituasjonar som krev redningsoppdrag.

Vurderingar etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

Villrein: Samanstilling av kunnskap om villrein i Vest-Jotunheimen frå 2017 viser trekkveggar og arealbruk, og dannar eit bra kunnskapsgrunnlag om villreinstamma i Vest-Jotunheimen (nml § 8). Kunnskap om villreinen sin arealbruk og sårbarheit knytt til ulike årstider vil gje føringar for transportruter og tidsrom for transport. Arbeid knytt til *Kvalitetsnorm for villrein* vil kunne gje utvida kunnskapsgrunnlag som må leggest til grunn dersom dette tilseier endringar i dispensasjonspraksis.

Tidspunkt for motorferdsel kan i einsekkede område vere avgjerande for påverknaden på andre interesser. Etter «føre-var»-prinsippet i § 9 i naturmangfaldlova, er det derfor sett vilkår om at DNT skal «vere særleg kritisk til behovet for» skutertransport frå Turtagrø til Skogadalsbøen om våren, og ha tett dialog med oppsynet i forkant av omsyn til villreinen i Vest-Jotunheimen. Omsyn til villrein tilseier at kvisting på strekninga Turtagrø-Skogadalsbøen før påske eventuelt må utsetjast til ein annan dag dersom villreinen oppheld seg i området – jf. nml § 12 om miljøforsvarlege teknikker og driftsmetoder.

Rovfugl: Det er gjennomført kartlegging og sårbarheitsvurdering for fugl i Aust-Jotunheimen i 2015 og for Vest-Jotunheimen i 2018. Supplerande kartlegging er gjort med særleg fokus på rovfugl, og fleire av desse artane er sårbare overfor uroing i samband med hekking – jf. nml § 8 om kunnskapsgrunnlaget. Utdrag av rapport frå 2015 oppsummerer følgjande:

«For rovfugl som hubro, jaktfalk og kongeørn kan også forstyrrelser ved hekkeplass i etableringsfasen (februar – april) føre til at hekking uteblir. Påskeutfart med tilhørende resting under sørvendte berg med reirplass for f.eks. jaktfalk vil derfor være konfliktfylt. - - - De ulike artene har forskjellig tålegrense overfor menneskelig ferdsel og inngrep, og det finnes ingen eksakte grenser for hvor nær en kan bevege seg inn mot en hekkeplass før artene blir uroet og i verste fall oppgir hekkingen. Mye beror også på terrengtype, skoglandskap eller snaufjell, tidspunkt på året m.m.»

Vest for Gjende er det eit sårbart område, noko som tilseier at kvisting inn til Gjendebu ikkje skjer før til påske. Aktivitet tidleg på vinteren kan verke forstyrrende i etableringsfasen for sårbare rovfugl, og kan hindre hekking. Generelt bør ein prøve å halde dei indre områda av nasjonalparken fri for kanalisert ferdsel via kvista vinterløyper. Løyper til vinterferien er avgrensa til dei ytre sonene av parken, som i nærområdet til Eidsbugarden/Fondsbu og til randsonene. Dette spørsmålet blir nærare drøfta i revidert forvaltningsplan, med sikte på å skjerme dei mest sårbare områda tidleg på vinteren. Kvisting til Gjendebu kan gjennomførast løpet av dei to siste vekene før påske (palmesøndag). Den kvista løypa mellom Fondsbu og Gjendebu kan ved dårleg is nyttast til nødvendig vare-/personaltransport, men kan ikkje nyttast til gjestettransport etter § 6.3 m). Dette ut ifrå sårbare soner for rovfugl som tilseier at transporten mot Gjendebu frå nord og vest skal avgrensast til eit minimum.

Rapport om rovfugl i Vest-Jotunheimen, som baserer seg på feltarbeid sommaren 2018, viser til følgjande observasjonar ein av dagane med feltarbeid (25/7): *«Samme dag foregikk det helikoptertransport av varer inn til Skogadalsbøen, med 5 – 6 flyturer inn og ut dalføret. Transporten startet ca. kl. 12.00 og foregikk over et 2 - 3 timer. Ved alle passeringer av hekkeklassen (figur 8) fløy ørna ut fra hekkeberget, og ble tydelig forstyrret av helikoptertrafikken. Det er svært uheldig hvis tilsvarende situasjon oppstår tidlig i hekketida eller ved ugunstige værforhold. Denne forstyrrelsen kan i en slik situasjon forårsake oppgitt eller mislykket hekking.»*

Denne kunnskapen tilseier at ein unngår innflyging til Skogadalsbøen via Utladalen, men gjev føringar for alternativ transportrute for helikopter med transport inn frå Sognefjellet i nord (Krossbu / Sognefjellshytta), eller med utgangspunkt frå Tynområdet i aust. Dette gjeld for påsketransport og innflyging av varer på sommaren. For utflyging ved sesongslutt er det ikkje nødvendig å stille slike krav, da eventuelle ungar er ute av reiret når ein kjem til august/september.

Motorferdsel til Stølsmaradalen må avgrensast i den sårbare hekketida for rovfugl. Det vil derfor vera ein fordel om transporten til Stølsmaradalen kan planleggast slik at inntransport av ved/gass og evt. utstyr blir kombinert med evt. uttransport av søppel på hausten. Området rundt Stølsmaradalen inngår i sårbar sone for kongeørn, og ein bør derfor unngå flyging hit på vår og sommar. Sidan hytta ikkje er tilgjengeleg vinterstid bør det ikkje vera så vanskeleg å få til eit opplegg der ein unngår flyging hit ved starten på sommarsesongen – jf. informasjonen om hytta på ut.no:

«Adkomst vinter

Ikke tilgjengelig.

Vinterstid gjør snømassene og rasfaren terrenget ufremkommelig, og hele hytta vil store deler av vinteren være begravet i snø og umulig eller vanskelig å finne. Den må også graves fram svært grundig for å unngå faren for kullosforgiftning når man fyrer. Hytta er egentlig ikke fysisk stengt om vinteren.»

Generelle føringar

DNT Oslo & Omegn har hatt eit ope og omfattande løyve i fleire år i desse verneområda. Særleg behovet for motorferdsel knytt til drift av hyttene innanfor verneområdet er vanskeleg å planlegge i detalj, og det er ikkje sett bestemte avgrensingar i tal turar der det ikkje direkte talfesta i sjølve verneforskrifta. Søkjar skal likevel halde omfanget av motorferdsel på eit lågast mogleg nivå. Som den største aktøren knytt til motorferdsel er det viktig å bevisstgjere heile organisasjonen om dette prinsippet for å halda den samla belastinga av motorferdsel på verneområdet så låg som mogleg (§ 10 i naturmangfaldlova og økosystemtilnærming og samla belastning). Vilåret om årleg rapportering er viktig for å kunne vurdere den samla utviklinga i verneområdet. Det er generelt lite konflikt knytt til det som er definert som nødvendig nyttetransport, og for å unngå mistydingar og for at oppsynet skal kunne ha oversikt er det viktig at DNT har gode rutinar for varsling og rapportering av motorferdsel.

Det er også lagt føring for at mest mogleg helikoptertransport til alle hyttene i området skal samlast til avgrensa periodar der det blir teke omsyn til sårbare artar. Værforholda vil kunne påverke gjennomføringa av planlagt transport i høg fjellsområda, og transporten må i nokon grad kunne tilpassast.

Sannsynet for forureining er generelt liten ved transport med snøskuter og helikopter, men søkjar er ansvarleg for utfrakting dersom utstyr blir øydelagt (§ 11 i naturmangfaldlova).

Det er ikkje opna for barmarkskjøring utanom opparbeidd bilveg (§ 12 i naturmangfaldlova om miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetoder). Det er i verneområdet bilveg til Glitterheim, og traktorveg frå brygga og opp til turisthytta i Gjendebu. Utanom vegane er det ikkje høve til barmarkskjøring.

Førehandsvarsling og rapportering

Kvisting blir varsla med oversikt på ruter og kven som utfører stikkinga ved samla førehandsmelding til forvaltninga innan 1. februar kvart år. Saman med rapportering av utførte oppdrag gjev dette ein grei oversikt. Melding om kvart oppdrag på vinterføre eller berrmark knytt til ordinær drift av hyttene blir ikkje vurdert som nødvendig, men SNO bør ha melding om tid/stad på førehand når det gjeld planlagt helikoptertransport.

Kvisting av skiløyper – forankring i revidert forvaltningsplan

Utkast til forvaltningsplan frå 2008 la til grunn at perioden for kvisting ville vera konsentrert til ein periode rundt påske: «*Kvisting av vinterruter i verneområda skjer i eit relativt stort omfang (sjå kart) i ein konsentrert periode før påska, og er viktig for kanalisering av ferdsla i ein periode der fugle- og dyreliv er sårbart etter ein lang vinter.* - - -» Etter dette har det for enkelte område vorte etablert ein praksis med kvisting til vinterferien. Dette gjev auka tilgang

til større delar av verneområda over ein lengre periode, og det er nødvendig å vurdere denne praksisen opp mot innverknaden på verneverdiane. Verneforskriftenes § 3 pkt. 1.1 har eit generelt forbod mot merking av løyper, med unntak av «Kvisting av løyper i samsvar med forvaltningsplan» - jf § 3 pkt. 1.2 d) i begge verneområda. Så lenge løypenettet ikkje er definert i ein godkjend og oppdatert forvaltningsplan, må ein ta utgangspunkt i føringar gitt i planutkast frå 2008, og vurdere behov for justeringar av dette fram mot revidert plan.

Det kan ha stor verdi for bedriftene å få forlengje vintersesongen til meir enn dei to vekene rundt påske, så enkelte løyper i randsonen kan opnast til vinterferien. Av omsyn til fugle- og dyrelivet er det viktig å bevare ein del sårbare område i sentrale delar av nasjonalparken utan uroande ferdsel tidleg på vinteren.

Ny forvaltningsplan må reflektere konsekvensar av å gjera større område av nasjonalparken tilgjengeleg gjennom stadig større delar av året. Tida rundt vinterferien (februar/mars) er ei særleg sårbar periode for enkelte rovfuglar, som har etableringsfase for hekking såpass tidleg. Tidsrom for løypestikking må differensierast slik at viktige rovfugllokalitetar får nødvendig skjerming mot ferdsel. Dette betyr at ikkje alle løyper kan påreknast å bli stikka tidlegare og tidlegare. Nyare fagrapportar om rovfuglar i Jotunheimen blir brukt som grunnlag for å velja ut trasear som kan kvistast til hhv. vinterferie og påske.

Generelt er vinteren også ei sårbar tid for villrein, der ulike former for forstyrring kan vera uheldig, og vi ser at den samla effekten av ulike aktivitetar kan vera uheldig. Oppdatert kunnskap om villrein knytt til arbeidet med kvalitetsnorma vil bli lagt til grunn for vidare praksis for dispensasjonar til motorferdsel, særleg i området Turtagrø-Skogadalsbøen.

Omsynet til sårbare artar blir kartfesta og innarbeidd i revidert forvaltningsplan.

Oppsummering

Gjeldande løyve for 2019-2022 (sak 5/2019) blir tilrådd vidareført, med ei presisering og namngjeving av alle hyttene som kan ha transportbeov som inngår i ordinært driftsløyve.

Særlege omsyn som følgjer av betre kunnskapsgrunnlag på rovfugl og tilhøyrande føringar gjevne i naturmangfaldlova §§ 8-10 er følgjande:

- Innflyging av varer/utstyr/betjening til Skogadalsbøen, Vettisselet med helikopter må skje med utgangspunkt frå Sognefjellet i nord eller Tynområdet i aust. Innflyging frå Årdal via Utladalen er uheldig på vår/sommar i høve til sårbar rovfugl. Denne ruta kan derfor berre brukast mot slutten av sesongen (etter 15. august).
- Transport til Stølsmaradalen bør leggjast til hausten, og samordnast med utflyging ved sesongslutt på dei nærliggande hyttene.
- Transport av nødvendig utstyr for beredskap på Skagastølsbu skjer ved eit hiv som blir samordna i tid med flyginga til Fannaråken.
- Kvisting av vinterløyper i dei indre områda av nasjonalparken (t.d. inn til Gjendebu) kan ikkje starte opp før ut i mars, for klargjering til påske. Berre løypene ut mot randsonen der det ikkje er konflikt med sårbare rovfugllokalitetar kan kvistast til vinterferien med oppstart 10. februar. Det blir arbeidd vidare med dette spørsmålet i revidert forvaltningsplan.

Arkivsaksnummer: 2023/9212-4

Saksbehandlar: Eldrid Nedrelo

Dato: 20.09.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	30/2023	26.09.2023

Jotunheimen NP og Utladalen LVO - Avslag på søknad om dispensasjon - 2023 - Bruk av drone for produksjon av dokumentarfilm - Gjertvassbreen og Smørstabbrean - KBS - Sindre Kolbjørnsgard

Innstilling fra forvalter

Med hjemmel i naturmangfoldlova § 48 første ledd, første alternativ, jf. verneforskrifta § 3 pkt. 7.3, blir søknaden av 10.09.2023 fra Sindre Kolbjørnsgard på vegner av Korean Broadcasting System (KBS) om filming med drone i et område som strekker seg fra Gjertvassbreen til Smørstabbrean avslått.

Deler av det aktuelle området er høstbeiteområde for villrein, og tiltak som kan forstyrre villrein kan gå ut over verneverdiene, og være i strid med verneformålet. Vi viser til vilkår satt i naturmangfoldlova § 48 første ledd, første alternativ om at dispensasjon bare kan gis for tiltak som «*ikke strider mot verneformålet og ikke påvirker verneverdiene nevneverdig*». Begge vilkår må være oppfylt.

En dispensasjon vil også kunne skape uheldig presedens og slik sett bidra til å påvirke verneverdier og verneformål i en negativ retning. Ved å vise til §§ 9 og 10 naturmangfoldlova om føre-var-prinsippet og hensynet til økosystemtilnærming og samla belastning, blir det ikke gitt dispensasjon for filming for naturprogram/dokumentarer eller underholdningsprogram o.l. til privatpersoner/enkeltbedrifter, da dette vil skape uheldig presedens for senere saker. Dette vil kunne bety en uthuling av verneforskrifta gjennom mange påfølgende enkeltdispensasjoner.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- Søknad ved e-post av 10.09.2023 fra Sindre Kolbjørnsgard på vegner av Korean Broadcasting System (KBS) om tillatelse til bruk av naturvenleg friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging. drone i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde.
- E-post fra nasjonalparkforvalter til Sindre Kolbjørnsgard av 04.09.2023 med opplysninger om møtetidspunkt i nasjonalparkstyret og behov for tilleggsopplysninger.

- Søknad ved e-post av 01.09.2023 fra Sindre Kolbjørnsgard på vegner av Korean Broadcasting System (KBS) om tillatelse til bruk av drone i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde.

Søknaden

Utdrag fra søknaden:

Jeg tar kontakt med en formell søknad om tillatelse til å gjennomføre droneflyging i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. Søknaden er levert på vegne av KBS (Korean Broadcasting System), og deres store satsingsprosjekt på å vise klimaendringer og bresmelting i Norge. KBS er det største tv-selskapet i Sør-Korea med flere millioner daglige seere. Det er også avtalt et intervju med Dag Inge Bakke i Norsk fjellsenter som skal bistå med ekspertkompetanse om området.

Vedlagt finner du all nødvendig dokumentasjon for søknaden, inkludert:

1. Søknadsskjema
2. Kart som viser det planlagte flyområdet og alternativ plan.
3. Plan for dokumentaren, inkludert tidsperiode, formål, og mer detaljer om prosjektet

Vi er svært opptatt av å respektere alle nasjonale og lokale forskrifter og bestemmelser for bruk av droner i området, og sammen har utarbeidet en grundig plan for å minimere miljøpåvirkningen og sikkerhetsrisikoer. Vi er også villig til å samarbeide mer dere og andre interessenter for å sikre at flygingen gjennomføres på en mer ansvarlig måte om dette er ønskelig.

Jeg setter stor pris på deres tid og innsats i vurderingen av søknaden. Vennligst gi meg beskjed om det er behov for ytterligere informasjon, eller om det er noen spesifikke krav som må oppfylles for å få tillatelse til droneflyging i disse områdene.

Fra KBS:

My name is Chanjun Park, Camera Director working for KBS(Korean Broadcasting System) in Seoul, Republic of Korea. I am writing to request permission to use a drone to shoot a documentary film (ICE trilogy) in Gjervassbreen and Smørstabbreen area.

ICE trilogy is a documentary that approaches the present and future of climate warming that the earth is experiencing with the subject of glacier. The documentary is currently being produced by KBS, a public broadcasting station in Korea, like BBC in the UK/NRK in Norway, and will be broadcast nationwide in March 2024. KBS it's also the biggest tv channel in South Korea with millions of daily viewers.

For this shoot, we decided to collaborate with Sindre Kolbjørnsgard, a well-known Norwegian explorer. Our main shooting objective is to film Sindre's research activities, documenting the glacier loss in Jotunheimen. As part of the Ice trilogy, we have already granted our permission to fly in the area around Steindalsbreen in Lyngen. This application is therefore based on information I received about drone permits from Dr Mariana Esteves, Project Coordinator at The Arctic University of Norway. Also, I have read about the precautions(<https://www.nasjonalparkstyre.no/Lyngsalpan-LVO/soknader/droner>) when flying a drone in this area. I saw you didn't have the same information on your site, therefore my team suggested to use the same approach we are using in Lyngen.

Please check the specific flight plan below.

1. Name of applicant, address and email (production company)

Chanjun Park / 13, Yeouigongwon-ro, Yeongdeungpo-gu, Seoul, 07235, Republic of Korea / KBS(Korean Broadcasting company)

2. Possible client

KBS

3. Purpose of the flight/production

To film the scenery and 3D scanning of Gjervassbreen and Smørstabbreen, where the glacier is melting, and Sindre, who is documenting them.

6 days between 4th and 9th October 2023. However, the total flight time will be kept to a minimum, but we kindly ask for 6 days because as we know the weather in Jotunheimen changes fast and the visibility could be low for many days in a row.

6. Number of periods (if several recordings/flights are to be made throughout the season, this must be stated)

Na

7. Who is flying the drone

Park Chanjun / Camera Director / KBS Co Pilot, Sindre Kolbjørnsgard/ cameraman and drone pilot

8. What kind of experience does the drone pilot have (including any licenses)

Completion of the online training (A1A3, CAA Norway) Norway Luftfartstilsynet Operator registration Number :

Park Chanjun: NORdulh7wqk1k2el-8ke(Valid until 10.04.2024)

Sindre Kolbjørnsgard: NOR-RP-zpeeovq2ea2z (Valid until 10.09.2024)

Park Chanjun also has completion of level 4 education from Korea Transportation Safety Authority Both have hundreds of flight experiences in various environments such as Greenland, Svalbard, high mountains (6000 mas+) and all over Norway.

9. What kind of drone will be used

DJI Mavic3pro

10. Additional information

Sindre is planning to showcase all his before/after photos in museums and Norwegian newspapers. His previous project on Svalbard was published on NRK and SVT, both as articles and the news program on tv. The Jotunheim project he is currently working on, and we will be filming, has already been well documented in DN (Dagens Næringsliv) where Sindre was nominated as one of last years "Lederstjerne 30 under 30"

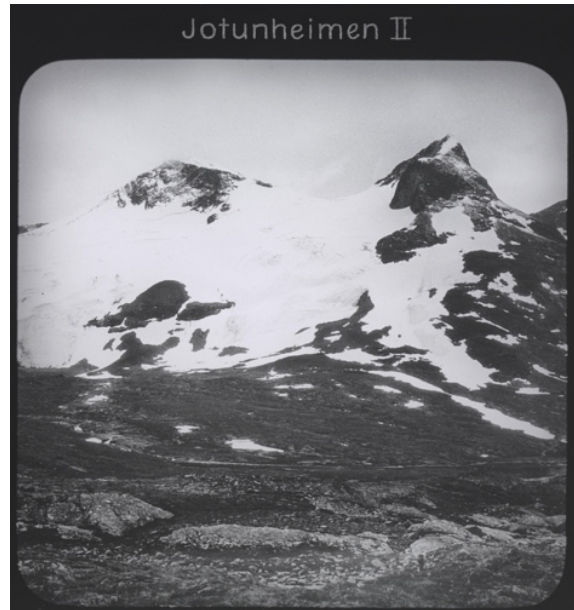
Articles from Sindre's previous glacier projects:

[Svalabrd project NRK](#)

[DN: Ledestjerne 30 under 30 \(Jotunheimen\)](#)



Pictures from 2022 and ca 1890, New photo taken by Sindre Kolbjørnsgard



Pictures from 2022 and 1925, New photo taken by Sindre Kolbjørnsgard

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalparkstyret har delegert forvaltningsmyndighet for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhold av vedtekter revidert pr. 01.01.2020.

Verneformål – forskrift

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

Vidare er formålet med vernet å ta vare på:

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

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

Formålet med vern av landskapsvernområdet er «- - - å ta vare på eit vilt og vakkert vestlandslandskap med økologisk verdi, kulturell verdi og opplevingsverdi og som er identitetsskapande, i tilknytning til Jotunheimen nasjonalpark.

Vidare er formålet med vernet å ta vare på:

- *eit naturområde med eit rikt dyre- og planteliv som pregar dette.*
- *---*
- *naturmangfald som pregar landskapet med naturtypar frå lågland, dalar og skogslie*

- til høgfjell og artar knytte til desse.
- særprega vassdragsnatur og landskapsformer.

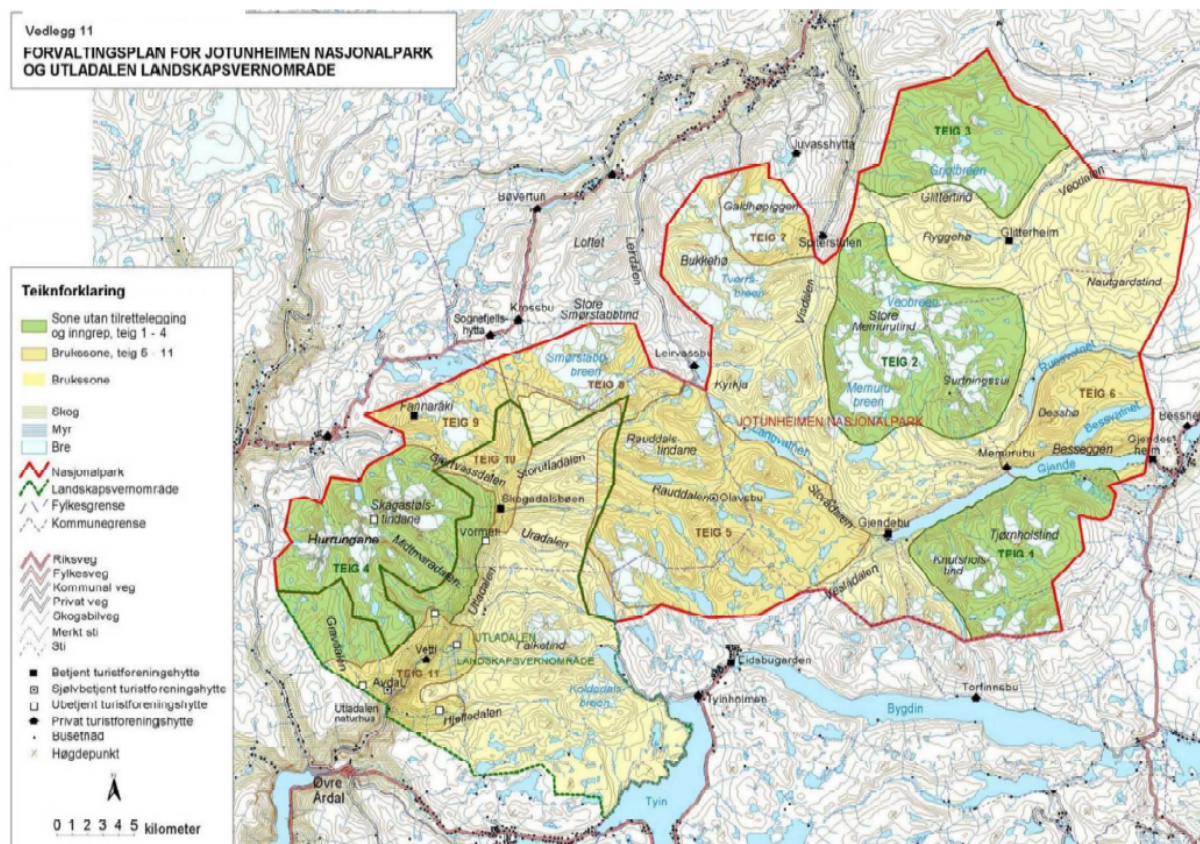
Ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving gjennom utøving av naturvenleg og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.»

Verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde av 14.11.14 har forbud mot bruk av «modellfly og liknande» i nasjonalparken og landskapsvernområdet, jf. verneforskriftene § 3 pkt. 7.3 om støy. Miljødirektoratet støtter tolkning om at «og liknande» omfatter droner. Verneforskriftene har ikke noen spesifisert unntaksregel for denne typen tiltak, og søknad om dispensasjon må derfor behandles etter den generelle dispensasjonshjemmelen i forskriftene § 4, dvs. vurdering etter naturmangfoldlova § 48.

Forvaltningsplan

Forvaltningsplanutkastet fra 2008 gir ikke føringer for bruk av droner, ettersom det var en lite utbredt teknologi da planen blei utarbeida. Regler for bruk av «modellfly og liknande» kom inn i verneforskriftene ved revisjonen i 2014. Forvaltningsplanen deler verneområdet inn i ulike soner etter grad av tilrettelegging, og gjennom differensiert forvaltningspraksis ønsker nasjonalparkstyret å ta vare på områdene markert med grønt på forvaltningsplankartet mest mulig uforstyrra.

Sonene gjelder både for tekniske inngrep og ulike aktiviteter, for eksempel bruk av droner. Dronesøknader innen de grønne sonene blir i hovedsak avslått, men også innen de gule sonene må det gjøres en konkret vurdering i det enkelte tilfellet av tidsrom og forholdet til hekkesesong og sårbarhetsvurdering generelt.



Sonene gjelder både for tekniske inngrep og ulike aktiviteter, for eksempel bruk av droner.

Naturmangfoldlova

Naturmangfoldlova § 48 setter svært strenge krav til når en dispensasjon eventuelt kan vurderes, men åpner for tiltak som *«ikke strider mot verneformålet og ikke påvirker verneverdiene nevneverdig»*. Begge vilkår må være oppfylt. Dispensasjon *må* heller ikke bli gitt om vilkåra er oppfylt. Skjønn og instruksjoner fra overordna myndigheter spiller også inn. Dispensasjonsregelen i § 48 kan ikke brukes for å utvide rammene fra vernevedtaket, men skal fange opp uforutsatte eller spesielle tilfeller som ikke var vurdert på vernetidspunktet.

Alle dispensasjoner skal også vurderes etter prinsippa i naturmangfoldlova §§ 8-12.

Presedens

Nasjonalparkstyret får veldig mange henvendelser om filming med drone både i Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. De siste åra er det registrert en vesentlig økning i antall søknader om bruk av droner til ulike formål, og det er viktig å merke seg at dispensasjonsregelen i naturmangfoldlova § 48 ikke kan brukes for å utvide rammene gitt i vernevedtaket. Mange enkeltvedtak kan skape presedens som medfører en uthuling av innholdet i verneforskrifta. Det er i tidligere saker behandla av nasjonalparkstyret eller arbeidsutvalget åpna for bruk av drone for nytteformål, f.eks. ulike typer dokumentasjon, forutsatt at aktiviteten ikke kommer i strid med verneverdier og verneformål. Det er også gitt enkelte tillatelser med markedsføring som formål i regi av reiselivsselskapa, og til noen TV-programmer som formidler friluftslivsaktiviteter. I disse tilfellene er det lagt vekt på at de aktuelle områdene tåler markedsføringseffekten og at aktiviteten ikke kommer i strid med verneformål og verneverdier. Det er ellers satt et tydelig skille mellom nytteformål og formål knyttet til fritidsbruk/underholdning.

Store deler av området det vil filmes i er høstbeite for villrein, og deler av området inngår i grønn sone som er satt av i forvaltningsplanen. Det er etablert praksis i Jotunheimen og Utladalen å ikke åpne for dronetrygging i viktige funksjonsområder for villrein.

Bruk av droner for filming i nasjonalparken er generelt avgrenset til nytteformål og tiltak av stor allmenn interesse. Tema klimaendringer og bresmelting kan hevdes å ha allmenn interesse, men forskning og registreringer utført av NVE i Jotunheimen er unike pga. de lange tidsseriene, og dispensasjoner til disse aktørene ansees ikke å danne presedens pga. fagkompetanse og historikk.

Etablert praksis i samsvar med forvaltningsplanen er at det ikke innvilges tillatelser til enkeltpersoner/enkeltbedrifter, da det vil skape uheldig presedens og flere liknende søknader i ettertid med forventning om lik behandling. En tillatelse i dette tilfellet kan føre til en forventning om at også andre utenlandske firmaer har rett til tilsvarende tillatelser, også i andre verneområder. Effekten av markedsføringa vil også kunne være uheldig, særlig i høstbeiteområda for villrein i dette tilfellet.

Vurdering

Om vilkårene for å kunne gi dispensasjon etter nml. § 48 er oppfylt, beror på en skjønnsmessig vurdering av om en tillatelse vil *«være i strid med verneformålet og kan påvirke verneverdiene nevneverdig»*. Selv om vilkårene for å kunne gi dispensasjon etter § 48 skulle være oppfylt, har ingen krav på dispensasjon. Hvorvidt det skal gis dispensasjon beror på en helhetsvurdering.

Forbudet mot bruk av droner har som formål å hindre forstyrrelser av dyrelivet og sikre muligheten for en uforstyrret opplevelse av naturen. Naturmangfoldloven stiller i utgangspunktet strenge krav for dispensasjon fra forbud i verneforskriftene. I

Miljødirektoratets veileder Forvaltning av verneforskrifter (M106-2014) er det uttalt at kravet om at tiltaket ikke skal påvirke nevneverdig innebærer at dispensasjonsadgangen er snever. Det kan bare dispenseres når tiltaket vil ha ubetydelig eller begrenset virkning for verneverdiene, f.eks. ved forbigående forstyrrelser eller enkeltstående aktiviteter eller tiltak. Bestemmelsen gir også klar anvisning på at hensynet til verneverdiene skal være overordna andre interesser. Ved usikkerhet om virkningene tiltaket kan ha for verneverdiene, bør føre-var-hensyn tillegges stor vekt i vurderingen.

Det understrekes at verneformålet (jf. verneforskrifta § 1) omfatter hele Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde, dvs. både de grønne og de gule sonene. Selv om de gule sonene i utgangspunktet er vurdert til å være mer robuste med tanke på bruk enn de grønne sonene, må det også i disse områdene gjøres en konkret vurdering i det enkelte tilfellet om det bestemte området tåler omsøkt aktivitet/tiltak. Gjennom behandling av tidligere saker om bruk av drone, er det av hensyn til verneverdier og verneformål etablert praksis å unngå dronofilmning i spesielt sårbare perioder for fugle- og dyreliv. Det gjelder også innen de gule sonene.

Det er primært søkt om å få filme i teig nr. 4 som ligger i grønn sone, samt i teig 9, 10 og 8 som ligger i gul sone. Søker viser til at han er klar over streng dispensasjonspraksis i grønn sone, og viser til at en tillatelse for bruk av drone i sone 8, 9 og til vil være et godt alternativ. Det er søkt om til sammen 6 dagers flytid. Søknaden inneholder en kort beskrivelse av hvordan filmingen vil foregå, og selve opptakene vil muligens kunne foregå uten at det går direkte ut over verneverdiene, da en vil holde flytiden på et minimum. Bruk av drone har likevel et potensiale for å forstyrre dyrelivet. Deler av området saken gjelder, er høstbeiteområde for villrein. Det er også viktige trekkpassasjer i området. Filminga er planlagt fra 4. – 9. oktober 2023, og er lagt utenom hekketida. Det er ikke nødvendigvis lyden av dronen som gir forstyrrelseseffekter, men flygingen i seg selv. Selv om filmen vil kunne formidle kunnskap om et viktig tema, vil den også kunne promotere et sårbart område overfor et stort publikum og nye brukere. Økt ferdsel vil kunne bety økt belastning i sårbare områder og perioder for villrein. Med bakgrunn i dette anser en at tiltaket vil «kunne påvirke verneverdiene nevneverdig». Dette er et hensyn som taler mot å gi dispensasjon, og særlig det å trekke flere folk til Gjertvassdalen og Vetle-Utladalen.

Det er viktig å merke seg at dispensasjonsregelen i § 48 ikke kan brukes for å utvide rammene gitt i vernevedtaket, og eventuell presedensvirkning må derfor vurderes nøye. Likebehandlingsprinsippet gjør at det kan bli vanskelig å sortere mellom de mange aktørene som ønsker å filme innen landskapsvernområdet og nasjonalparken. De siste åra er det behandla mange dronesøknader både i Utladalen og Jotunheimen, og i de grønne sonene gis det normalt ingen dispensasjoner fra verneforskriftas forbud gitt i § 3 pkt. 7.3.

Det er i tidligere saker behandla av styret/arbeidsutvalget åpna for begrensa bruk av drone for filmning/fotografering med formål felles markedsføring i regi av reiselivsselskapene, eller enkelte filmer/TV-produksjoner som bygger på utøvelse av enkelt friluftsliv, og der en har vurdert belastningen som akseptabel sett i forhold til positive ringvirkninger for lokalt næringsliv. Det er i disse sakene vektlagt om de aktuelle områdene tåler markedsføringa som dronofilmene bidrar til, og det er satt et tydelig skille mellom de sårbare grønne sonene og de mer robuste områdene vist med gult i forvaltningsplanen.

Når det gjelder kommersiell filmning er det i saker behandla av styret åpna for begrensa bruk av drone for filmning/fotografering med formål felles markedsføring i regi av reiselivsselskapene. Disse dispensasjonene er i hovedsak innen de såkalte «brukssonene» vist med gult i forvaltningsplanen, der det er vurdert at verken selve filminga eller effekten av å markedsføre området blir vurdert å komme i konflikt med verneformålet eller verneverdiene. Dersom en først hadde åpna for å bruke drone innen et sårbart område, i ei gul sone som i dette tilfellet, måtte det påregnes mange liknende søknader i etterkant. Flere

enkeltsaker vil skape presedens og vil kunne gå ut over verneverdiene og verneformålet på sikt, jf. nml. § 10 om samla belastning.

Dronefilming for kommersielle formål blir anbefalt lagt utenom verneområdene, da det vil komme svært mange søknader om en først åpner for slike unntak. Det er ingen restriksjoner på filming fra bakken, så markedsføringseffekten kan i praksis bli nesten den samme. Likevel vil det være i strid med verneforskrifta å gi dispensasjon for en aktivitet som forskrifta setter et konkret forbud mot, og der en ser at konsekvensene kan være negative for verneformål og naturverdier når en ser på samla belastning over tid.

Kunnskapsgrunnlaget er godt dokumentert (jf. nml. § 8), bl.a. gjennom naturbase, sårbarhetsvurdering i området Vest-Jotunheimen/Utladalen (Kistefoss Skogtjenester 2018), oppdatert kunnskapsgrunnlag for kvalitetsnorm for villrein, lang tids forvaltningspraksis, og kjennskap til området gjennom synfaringer. Det er mulig å sette vilkår for å unngå forstyrrelser knytta til det konkrete opptaket, men det er likevel vanskelig å forutsi hvordan promotering både nasjonalt og internasjonalt av et område gjennom flotte naturbilder vil virke inn på bruken av området. Føre-var-prinsippet (jf. nml. § 9) kommer derfor til anvendelse siden omsøkte tiltak berører et sårbart område for villrein. Den samla belastningen i området (nml. § 10) skal også vurderes. Droner er ganske vanlig, forvaltningspraksis viser at det er mange som ønsker å filme i de aktuelle områdene rundt Hurrungane og Smørstabbrean, og resten av Utladalen og Jotunheimen. Samtidig skal verneverdiene være overordna andre interesser, og det å ta vare på sårbare arter som villrein og leveområda for villrein er en viktig del av verneformålet.

Særlig området rundt Smørstabbrean er mye besøkt, og det at allmenheten skal ha mulighet til uforstyrra naturoppleving gjennom utøvelse av naturvennlig friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging er også en del av verneformålet. Økt bruk av droner vil kunne virke forstyrrende for utøving av friluftslivet, også i de gule sonene. Selv om formidling av tema om klimaendringer og bresmelting er viktig, vil det heller ikke være riktig å gi dispensasjon i de gule sonene i dette tilfellet ut fra prinsippet om økosystemtilnærming og samla belastning og presedensvirkning,

Særlig økt forstyrning av villrein vil være svært uheldig. Ut fra økosystemtilnærming og samla belastning mener vi at det ikke kan gis dispensasjon fra verneforskrifta for å lage en dokumentar som vil kunne trekke enda flere folk inn i sårbare områder til tider på året som kan være svært uheldig av hensyn til villrein. Villrein og leveområdene for denne arten er viktige verneverdier som kan bli «nevneverdig påvirka», og vilkårene for å gi dispensasjon er dermed ikke oppfylt. Selv om formidling av filmens tema om klimaendringer og bresmelting er viktig, vil det heller ikke være riktig å gi dispensasjon i dette tilfellet ut fra prinsippet om likebehandling.

Konklusjon

Etter ei samla vurdering kan det ikke anbefales å gi dispensasjon i dette tilfellet. Selve filminga vil kunne være forstyrrende for villrein. Villrein er en viktig verneverdi da arten er en del av dyrelivet og artsmangfoldet i området, og dermed også viktige deler av verneformålet. Å ta vare på leveområda for villrein er også en viktig del av verneformålet i nasjonalparken. Prinsippet om samla belastning (nml. § 10) og føre-var-prinsippet er vektlagt (nml. § 9) i vurderinga. Selv om filminga i seg selv er forbigående og man under filminga vil legge vekt på å ikke forstyrre villrein direkte, kan en forvente at markedsføringseffekten vil skape økt trafikk i området, gjerne til tider på året når villrein og hekkende rovfugl er særlig sårbare for forstyrrelser. Tiltaket blir derfor vurdert til å være i strid med verneformålet og vil kunne påvirke verneverdiene nevneverdig, og vilkårene for å kunne gi dispensasjon i medhold av nml. § 48 er dermed ikke oppfylt.

Vår skjønnsmessige vurdering er at det uansett ikke vil være forsvarlig å gi dispensasjon i denne saken både ut fra hensynet til villrein som kan bli forstyrret under opptakene, men

også ut fra føre-var-prinsippet, prinsippet om økosystemtilnærming og samla belastning, og presedensvirkning av et løyve.

Arkivsaksnummer: 2023/9178-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 15.09.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	31/2023	26.09.2023

Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2023 - overtaking av traktor for diverse transport i Gjendebu-området - Storådalen Beitelag

Innstilling frå forvaltar

Storådalen beitelag får med heimel i verneforskrifta § 3 pkt. 6.3 b) og t) løyve til nødvendig motorferdsel i samband med husdyrhald, vedhogst og skjøtsel i Gjendebu-området.

Den gamle MF35-traktoren frå Gjendebu kan nyttast til transport av varer/utstyr og gjerdemateriell på vegen og på dei breie råka i nærområdet til seterkvea og gjetarhytta. Vidare kan den nyttast inne på seterkvea i samband med avtala skjøtselsarbeid. Køyning i terrenget er berre lov i samband med vedhogst og transport av ved og kratt som blir rydda bort.

Traktoren må fraktast ut av verneområdet dersom transportbehovet opphøyrer eller dersom traktoren ikkje lenger er køyrbar.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

Søknad ved e-post av 31.08.23 frå Storådalen beitelag v/ Hans Erik Kolden.

Saksopplysningar

Søknaden:

«I forbindelse med at Lars Åge Hilde skal avslutte som vert på Gjendebu ønsker han at Storådalen Beitelag ska overta den gamle mf 35 traktoren.

Beitelaget ønsker og har behov for og overta traktoren da den blir brukt til å frakte salt, kraftfor, gjerdemateriell og diverse pank ved slepp og sanking fra brygga å inn til hytta/kvee. Den er også brukt i skjøtselsarbeid, bla frakte ved.

Traktoren kan også nyttast til frakting av sti-materiell, bru-plank i sammardbeid med utbyggerar da denne er liten nok til å kjøre i stigen fram til brua ved storådøla.»

Heimelsgrunnlag

Delegering

Nasjonalparkstyret har delegert forvaltningsmyndigheit for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde i medhald av reviderte vedtekter gjeldande frå 01.01.2020.

Verneformål – forskrift

Motorferdsel

§ 3 pkt. 6.1 set i utgangspunktet forbod mot all motorferdsel. Forvaltningsstyresmakta kan med heimel i § 3 pkt. 6.3 gi løyve til:

b) *«Motorferdsel på vinterføre, på veg eller med luftfartøy i samband med husdyrhald, vedhogst og utøving av bruksrett som gjeld fiskekultivering.»*

t) *«Bruk av traktor på traktorveggar i Memurubu og Gjendebu til transport av gjerdemateriell ved beitebruk.»*

Forvaltningsplan

Forvaltningsplanutkast frå 2008, som blir brukt som rettleiande dokument.

For motorferdsel er overordna føring at ein skal ha minst mogleg motorferdsel, og ein dispensasjonspraksis for samordning av transport er eitt av verkemidla for å oppnå dette.

Kap. 8.15.3 *Motorbåtar på Gjende* har følgjande omtale av kvegflåten som er planlagt nytta for inn- og uttransport av maskinelt utstyr:

«På Gjende er det ein kvegpram som eigast av Storådalen beitelag i Lom. For transport av kveg til Gjendebu trengs det ikkje løyve, då dette er utøving av bruksrett. For anna transport (transport av materiale mv. til turisthyttene) krevs det dispensasjon frå verneforskrifta.»

Det står ikkje noko spesifikt om traktor, men avsnittet over viser likevel at motorferdsel knytt til utøving av bruksrett er forankra i forvaltningsplanen.

Naturmangfaldlova

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

Presedens

Det er ikkje fleire beitelag som har slik lokalisering at bruk av traktor i drifta er aktuelt.

Saka vil derfor ikkje medføre uheldig presedens. Det er etablert praksis å opne for bruk av nødvendige motoriserte hjelpemiddel i samband med landbruksdrift.

Vurdering

Storådalen beitelag har godt over hundre storfe på beite, og behovet for transport av t.d. salt, kraftfor, gjerdemateriell m.m. er til stades. Den gamle traktoren til Gjendebu fyller godt behovet, da han er forholdsvis liten og lett og kan ta seg fram langs etablerte råk forbi turisthytta mot seterkvea og til brua over Storådøla. Forvaltninga har i mange år hatt avtale med beitelaget om skjøtselsarbeid som krattrydding og slått. Ved tynning av bjørkeskogen har nyttbart verke vorte nytta som ved, og traktoren fungerer godt både til denne transporten og for bortkøying av gras når det er slåttedugnad.

Foto viser bruk av traktoren i skjøtselsarbeidet:



Vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er god kunnskap om området, og transporten vil i hovudsak skje på opparbeidd veg og langs større råk. Det er verdifull vegetasjon inne på seterkvea, men køyringa er avgrensa til eit par turar i samband med skjøtselsarbeid. Terrenget er ikkje utsett av køyreskader, da slåttan foregår på seinsommaren når marka er tørr.

§ 9 Føre-var prinsippet: Transporten følgjer etablert veg- og stignett, og vil ikkje gje vesentleg belastning på naturmiljøet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning: Forvaltningsstyresmakta følgjer ein generelt streng praksis i høve til motorferdsel, men transporten er knytt til utøving av bruksrett, og skaper ikkje presedens.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar: Ikkje relevant.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode: Det er ein fordel å kunne bruke ein lett og liten traktor til nødvendig transport.

Traktoren vil i hovudsak nyttast på etablert veg og dei breie råkå i nærområdet til seterkvea og gjetarbuå. Køyring i terrenget skal unngåast, men det kan vera aktuelt å køyre litt ut av råkået i samband med uttynning av kratt og vedhogst i bjørkeskogen.

Konklusjon

Traktoren er knytt til nytteformål. Det er ikkje andre beitelag innan nasjonalparken med lokalisering som opnar for bruk av traktor. Tiltaket vil derfor ikkje skape presedens.

Traktoren må fraktast ut av beiteområdet dersom han fell ut av bruk, som følgje av havari eller endra transportbehov. Beitelaget disponerer ein motorflåte, som er godt eigna for slik transport.

ST 32/2023 Eventuelt