



# Høringsnotat – alternativer for transport til hytter ved Tverrfjellet

Utarbeidet av nasjonalparkforvalter Carl S. Bjurstedt november 2018,  
godkjent av Dovrefjell nasjonalparkstyre sak 52/18 10.12.2018.

## **Merk:**

- En del dokumenter er lenket opp i teksten – skal framkomme som [blå understreket tekst](#) (forutsetter digitalt dokument – se vår hjemmeside om du får det på papir).
- Direkte sitat er markert med «*anførselstegn og kursiv*».
- Kart som viser de deler av kjøresporet som drøftes på siste side.

## **Innhold**

Innhold .....	1
Videre behandling .....	2
Bakgrunn – oppsummering .....	2
Oppsummering av alternativer strekningen «Orkelboghytta» - Tverrfjellet.....	3
Kort historikk – Snøfjellstjønna og kjøresporet.....	4
Hyttebygging i området.....	4
Transport før motorferdsellova (1977) .....	5
Tida fram til vern (1977-2002).....	5
Etter vernet - 2002-d.d. ....	6
Regelverk og retningslinjer i dag .....	9
Motorferdselloven med forskrifter .....	9
• Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag .....	9
Forskrift for nasjonalparken .....	9
Gjeldende forvaltningsplan .....	10
Felles rammer og regelverk.....	10
Retningslinjer.....	11
Andre forhold .....	11
Sammenligning med andre deler av verneområdene .....	12
Andre hytteområder og hytter i fjellet i Oppdal.....	12
Andre områder og kommuner i verneområdene på Dovrefjell.....	13
Alternative løsninger for strekningen «Orkelboghytta» - Tverrfjellet, momenter for/ mot .....	14
Avslutningsvis .....	17
Tabell: Hytter med adresse Snøfjellstjønnevegen.....	18
Kart .....	19

Uklarhetene rundt traseen fra sørenden av Søndre Snøfjellstjønn mot hytter ved Tverrfjellet både når det gjelder status og bruk, gjør at vi etter forslag fra Fylkesmannen i Trøndelag har utarbeidet fire alternative forvaltningsmodeller for traseen som vi nå sender på høring. Etter høringsrunder vil så nasjonalparkstyret ta stilling til hvilken modell med eventuelle modifikasjoner som velges. Dette vil bli en del av senere revisjon av forvaltningsplan. Av den grunn må styrets endelige valg av foretrukket løsning godkjennes av Miljødirektoratet før en ny endelig høring av det alternativet nasjonalparkstyret kommer fram til (prosedyre for forvaltningsplaner).

## Videre behandling

**Høringsfrist er 1. mars.** Det vil så bli utarbeidet et endelig forslag med et alternativ i første møte i nasjonalparkstyret i 2018 (planlagt 8.4.) som etter godkjenning i Miljødirektoratet vil bli sendt på endelig høring før sluttbehandling i junimøtet (planlagt 17.6.) og oversendt direktoratet for endelig godkjenning. Søknader for årene 2019-23 vil da bli behandlet snarest mulig etter 17.6. i tråd med det som blir vedtatt der.

## Bakgrunn – oppsummering

Det er en gammel ferdselsveg mellom Dindalen og Åmotsdalen. Kjøresporet til sørenden av Søndre Snøfjellstjønn og sporet videre mot Tverrfjellet følger i stor grad den gamle traseen. 36 hytter sokner i varierende grad til traseen (adresse Snøfjellstjønnvegen etter at kommunen ga adresser til alle hus og hytter i 2017) og har brukt denne til motorisert transport i varierende grad opp gjennom årene. Hytteeierne / veibrukerne er siden 1988 organisert gjennom Snøfjellstjønn vei- og hytteeierforening (SVHF).

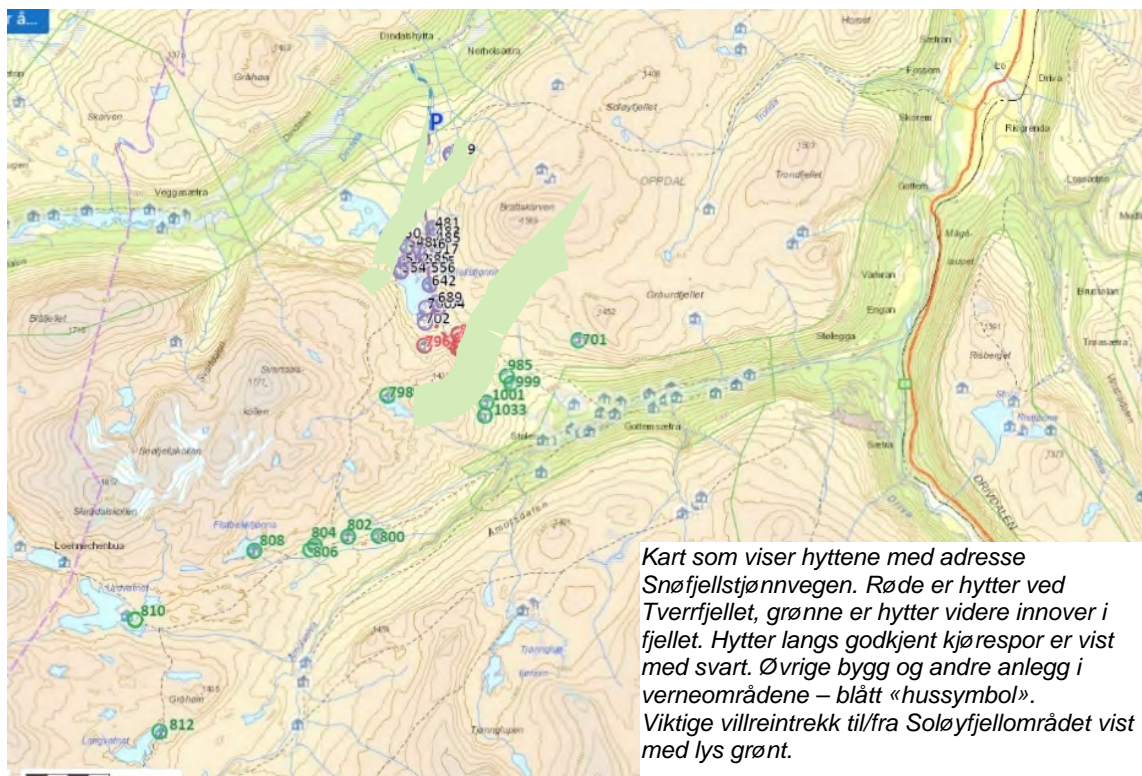
Kjøresporet fra Dindalen til Snøfjellstjønn og bruken av det har vært omdiskutert siden 1980-tallet. Kommunen som myndighet etter lov om motorferdsel i utmark definerer sporet fra Dindalshytta og videre som utmark. Ved vern av Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark i 2002 åpnet verneforskriften (§ 3, pkt. 6.1.d) for at forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til «*Nødvendig transport av ved, materialer m.m. på barmark etter eksisterende kjørespor til hytter ved Søndre Snøfjellstjønn*». Etter endring av forskriften i april 2018 er formuleringen tillatelse til «*transport av ved, varer, utstyr og materialer langs kjørespor til Søndre Snøfjellstjønn*».

Oppdal kommune oppgir de har vært av den oppfatning av at kjøresporet har sluttet i enden av søndre Snøfjellstjønn og at kjøring videre ikke var mulig. Dette ble videreført i forskriften da området ble del av nasjonalparken (2002) og i forvaltningsplanen (2006) og fram til 2011 har søknader vært behandlet ut fra at det ikke var mulig å kjøre lenger. Etter 2006 har forvaltningen vist til det kjøresporet som er godkjent i forvaltningsplanen, det slutter ved Snøfjellstjønnvegen 704 «Orkelboghytta». Av den grunn har ofte (ikke alltid) formuleringer i tillatelser vært upresise og mulige å tolke til at man kan kjøre helt fram til hyttene ved Tverrfjellet.

I forbindelse med vernet sa Direktoratet for naturforvaltning (nå Miljødirektoratet) i 2003 at kjøresporet til Søndre Snøfjellstjønn kunne vedlikeholdes på daværende nivå men ikke utbedres slik at det endrer karakter i retning av veg. I november 2011 oppdaget Statens naturoppsyn at det var utført arbeid med gravemaskin og påkjøring av grus på traseen til Tverrfjellet videre sørover fra kjøresporets offisielle slutt punkt. Forholdet ble politianmeldt men etter hvert henlagt som foreldet, da politiet ikke klarte å få saken irettført innen de frister som gjelder.

Kommunen og nasjonalparkstyret ble da klar over at det hele tiden var blitt kjørt innover mot Tverrfjellet. Etter klagerunder avgjorde Miljødirektoratet at nasjonalparkstyret kan gi dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48 for å kjøre til hyttene ved Tverrfjellet, inntil saken er avgjort i forvaltningsplan. Avgjørelsen i klagesaken ga ikke føringer for endelig resultat.

I og med kjøresporet / traseen er utmark, kreves også tillatelse etter dette lovverket (fra kommunen) for å kunne kjøre. Etter avgjørelsen i direktoratet nektet kommunen i 2017 å tillate kjøring til Tverrfjellet. Dette utløste behov for en slik gjennomgang som dette notatet legger opp til.



## Oppsummering av alternativer strekningen «Orkelboghytta» - Tverrfjellet

Alternativene mer utførlig beskrevet, med retningslinjer for bruk finnes til slutt i notatet. Vi ber høringspartene om en prioritering av alternativene og argumenter for og imot disse.

### 0. Sporet tas ut av bruk, kun vintertransport (evt. lufttransport)

Dette innebærer at dagens forskrift tolkes bokstavelig og ikke endres. Nasjonalparkstyret gir i framtiden ikke dispensasjoner for barmarkskjøring etter NML § 48 her og sporet får gro igjen. Revegetering må i tilfelle vurderes. Dagens to bilturer kan om det ønskes byttes med skuterturer for de 7 som sokner til traseen.

### 1. Sporet godkjennes til en tur med traktor per sommer (som Tjønnglupen)

Dagens forskrift endres ikke, det gis dispensasjon (NML § 48) til en felles traktortur per sommer for transport av ved, propan og andre tyngre ting for de syv hyttene (Snøfjellstjønnvegen 796 – 855) langs traseen til Tverrfjellet. To bilturer til «Orkelboghytta» per hytte

### 2. Sporet godkjennes, bruk som til hytter langs dagens godkjente kjørespor

De syv hyttene langs traseen til Tverrfjellet kan kjøre to turer per år og parkere enten inntil sporet der man går bort til hytta eller ved definert slutt punkt. Miljødirektoratet har signalisert at de i tilfelle vil vurdere å endre forskriften, slik at tillatelsene kan gis med hjemmel i denne. Vintertransport som i dag (2 skuterturer).

### 3. Sporet godkjennes, kun sommertransport

Eierne av de syv hyttene langs traseen til Tverrfjellet kan kjøre tre-fire turer per år og parkere enten inntil sporet der man går inn eller ved definert slutt punkt. Ingen vintertransport. Miljødirektoratet har signalisert at de i tilfelle vil vurdere å endre forskriften, slik at tillatelsene kan gis med hjemmel i denne.

### Andre forhold: Kjøreperiode, hytter lenger inne i fjellet

Hytter lenger inne i fjellet har siden 2003 fått tillatelse til å kjøre på det godkjente kjøresporet – dette er ikke drøftet i forvaltningsplanen.

Nasjonalparkstyret har i motsetning til kommunen ikke gitt bestemmelser om kjøreperiode, dette bør inn i retningslinjene. Kommunen har latt slutten av reinsjakta definere kjøreperioden. Kjørestart styres av snøsmeltingen, kjøresporet til Snøfjellstjønnna er sjeldent farbart før begynnelsen av juli så noen startdato er unødvendig.

Gjeldende forvaltningsplan (gjentatt i vilkår i tillatelsene) sier at det skal parkeres langs kjøresporet, ikke kjøres fram til hyttene. Praksis har ikke alltid fulgt dette og det er grunn til å presisere dette.



### Kort historikk – Snøfjellstjønnna og kjøresporet

#### Hyttebygging i området

Første hytte i området ble bygget i 1927. Rett etter 2. verdenskrig var det 2-3 jakt- og fiskebuer ved Snøfjellstjønnna. Etter krigen og fram til 1980-tallet ble det bygd flere hytter i området og videre innover fjellet, slik at det i dag er 36 hytter og tre naust med adresse Snøfjellstjønnvegen, etter at kommunen ga gateadresser til alle bygg i 2017. Av disse hyttene har 18 adkomst via kjøresporene til søndre Snøfjellstjønnna inkludert sidespor langs nordsiden av tjønna (til «Pøla»), 7 ligger til sporet videre mot Tverrfjellet.

Videre ligger, uten spor etter barmarkskjøring videre fra Tverrfjellet, 5 hytter videre over mot Åmotdalen innenfor Tverrfjellet og 6 videre innover i fjellet på Åmotdalsryggen, ved Håmmårbekktjønnna og ved Flatbekktjønnna.

I tillegg to naust (med overnattingsmulighet / ovn) ved Urdvatnet og et ved Langvatnet. Tabell over hyttene er vedlagt.

#### Transport før motorferdsellova (1977)

Materialer og forsyninger til de første hyttene ble fraktet med hest og kløv, slede eller vogn. Ettersom traktoren kom i bruk på 50- og 60-tallet overtok den sommerfrakten fra hesten og med snøskuterens inntog på 60- og 70-tallet ble vintertransport vanligere, ikke minst for de

mest fjerntliggende hyttene. Det ble også brukt bil i noen tilfelle, visstnok 1. gang i 1949 – datidens biler hadde en helt annen bakkeklaring enn dagens. Det er tvilsomt om det har vært kjørt på bar mark til hyttene på Åmotdalsryggen og videre innover. Kjøringen etterlot seg naturlig nok spor, særlig der flere kjørte i samme trase over flere år. Til hytter der kjøringen begrenset seg til byggeperioden, er sporene i stor grad forsvunnet. Fram til motorferdsellova kom, var det ikke andre begrensninger enn grunneiers på motorferdsel i utmark (motorferdsel omfattes ikke av ferdselsretten i frilufsloven).

## Tida fram til vern (1977-2002)

**Lov om motorferdsel i utmark og på vassdrag** kom i 1977, som en konsekvens av at Stortinget mente den omsegripende bruken ikke minst av traktor i fjellet med spor og skader i terrenget som resultat, og av snøskuter, måtte reguleres av hensyn til naturmiljø og trivsel. Loven gjorde transport i utmark uten lovhjemmel eller tillatelse etter loven ulovlig, og veier som ikke var opparbeidet for kjøring med vanlig personbil ble i loven definert som utmark. Dette er fortsatt prinsippene i loven. Kjøresporet til Snøfjellstjønn ble etter dette definert som utmark og kjøring avhengig av tillatelse.

### Kjøring uten og med tillatelse

Traktor og etter hvert terrengbil – kjøresporet ble gradvis utbedret - ble brukt til transport til hyttene i denne perioden. Først utpå 1990-tallet (1993) begynte man å søke om og å få tillatelse for kjøring her. Det ble gitt dispensasjoner for kjøring av bagasje til hyttene, men også i samband med reinsjakt. Det siste var å tøyne regelverket, det er kun på Hardangervidda (pga. lange avstander og etablerte traktorsleper før loven ble vedtatt) at motorferdselloverket åpner for transport av skutt villrein. Det er eksempler på at tillatelser ble gitt inn til hytter ved Tverrfjellet, eller til Tverrfjellet i samband med reinsjakt. Kommunen ga rutinemessig inntil 10 turer med snøskuter og inntil 5 turer med bil der det var kjørespor.

### Utbedring av kjøresporet, og konflikt om dette

Etter vannskade på kjøresporet opp Pershølia ble dette reparert / oppgradert i 1990. Oppdal kommune og Fylkesmannen mente tiltaket var søknadspliktig ettersom det innebar en oppgradering i retning av vei som ikke kunne hjemles i jord- eller skogbruk eller som vedlikehold. Hytteierforening bestred dette og skrev bl.a. «*Hensikten vår har aldri vært å lage noen bilvei, men en god traktorveg, ...*» (brev 14.1.1990). Kommunen påpekte seinere (brev 20.4.1993) at det ut fra dette («traktorvei») var åpenbart at kjøring til hytter på dette kjøresporet krevde dispensasjon.

Ved en befaring omkring 1994 med representanter fra Oppdal kommune og Rolf Nerhoel som kjentmann ble det opplyst om at kjøresporet sluttet ved Søndre Snøfjellstjønn, og at tillatelser til kjøring ble gitt dit. Dette har Oppdal kommune forholdt seg til i ettertid. (Opplyst av kommunen i møte 20.6.2018, se s. 8.)

I 1995 skjedde en ny utbedring av sporet opp lia fra Dindalshytta til kote 1100 (ca. den seinere nasjonalparkgrensen). Kommunen mente nok en gang dette var skjedd i strid med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det samme gjorde Fylkesmannen og påpekte kommunens muligheter for å kreve retting og/eller anmeldelse. Kommunen anmeldte saken men politiet henla det som «intet straffbart forhold».

### Verneplanprosessen - vern

Fra 1998 foregikk en samordnet planlegging av vern etter naturvernloven og regional plan etter plan- og bygningsloven.

Det var sterke synspunkter i denne prosessen for og imot både vern av dette området (og Tjønnglupen) og fortsatt bruk av kjøresporet. Da området til slutt ble innlemmet i nasjonalparken, var Soløyfjellområdet som vinterbeite for Snøhettareinen og Snøfjellstjønnområdet fra Pershøa over til Åmotdalen som trekkområde tillagt avgjørende vekt av sentrale myndigheter. På 1980-90-tallet var Soløyfjellet det viktigste vinterbeiteområdet for villreinstammen i Snøhetta øst. Senere har bruken vært mer sporadisk, men satellittmerkingen (2010-2017) har vist at det igjen er bruk av området.

I 1998 hadde SFVHF innspill til planprosessene der de tok opp kjøring til Snøfjellstjønn / Tverrfjellet.

Verneplanen for Dovrefjell ble vedtatt 3.5.2002 og området ved Snøfjellstjønn ble en del av Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark. Grensen går litt ovenfor grustaket i Pershølia ca. på kote 1100. Forskriften for nasjonalparken åpnet for at forvaltningsmyndigheten bl.a. kunne gi tillatelse til etter § 3, 6.3.:

- «b) Nødvendig transport av ved, materialer m.m. til buer og hytter, (...) på snødekt mark langs etablerte traséer eller ved lufttransport
- d) Nødvendig transport av ved, materialer m.m. på barmark etter eksisterende kjørespor til hytter ved Søndre Snøfjellstjønn.»

Direktoratet har presisert at den geografiske avgrensingen «Søndre Snøfjellstjønn» ikke er tilfeldig.

## Etter vernet - 2002-d.d.

### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag 2002-2003

Det første året etter vernet var Fylkesmannen i Sør-Trøndelag forvaltningsmyndighet, fra juli 2003 Dovrefjellrådet. Eventuelle tillatelser i 2002 ble gitt for et år i påvente av lokal delegering. En søknad fra SVHF om utbedring av veien ble avslått av Fylkesmannen etter tilrådning fra Dovrefjellrådet og spørsmålet henvist til å avvete en kommende forvaltningsplan. Klage på dette fra SVHF ble [besvart av Direktoratet for naturforvaltning 30.9.2003](#) og svaret slår fast at:

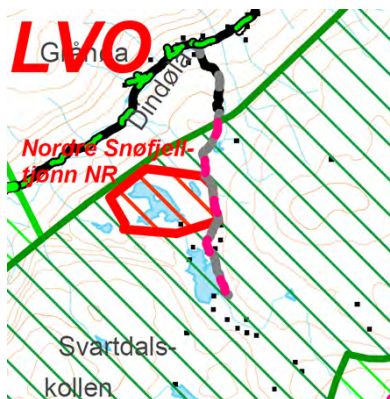
- **Alt** vedlikehold av vei/kjørespor er søknadspliktig.
- Nåværende standard [dvs. ved vernetidspunkt] kan opprettholdes. Vedlikehold, ikke oppgradering. Skal være farbart med terrengbil etter ét spor.
- Enkle tiltak for å forhindre store vannskader kan tillates.
- Tiltak må konkretiseres i felt etter anvisning fra Dovrefjellrådet [forvaltningsmyndigheten].

### Dovrefjellrådet 2003-2010

Dovrefjellrådet var forvaltningsmyndighet for nasjonalparken fra juli 2003 til og med 2010. Direktoratet arrangerte en befaring 14.8.2014, pga. overhending vær ikke lenger enn til Storholms hytte (nr. 572). Personer fra Dovrefjellrådet, Direktoratet, Fylkesmannen, kommunen og SVHF deltok. Man var ikke inn til sørenden av Snøfjellstjønn men de tilstedeværende fra forvaltningen er samstemte på at det ble opplyst at veien sluttet ved enden av vannet. Dette stemte med det N50-kartet på den tid viste, og det kommunen tidligere hadde opplyst. Dessverre ble det ikke skrevet noe referat fra befaringen.

### Forvaltningsplan

Arbeidet med forvaltningsplan startet i 2003 og ble avsluttet i 2005 med påfølgende høring og godkjenning. Endelig plan fikk godkjenning i Miljødirektoratet i juni 2006. I alle de 8 Dovrefjellkommunene ble det opprettet en referansegruppe for arbeidet, disse hadde flere møter om temaer knyttet til planen. SVHF hadde to representanter i Oppdals referansegruppe. SVHF hadde også et [møte med Dovrefjellrådet](#) v/ styreleder, sekretariatsleder og forvaltningsplanlegger. SVHF avga [høringsuttalelse](#) til planen. Ønske om at kjøresporet skal godkjennes inn til Tverrfjellet dukker ikke opp i noe av det overstående, eneste gang det er mulig å påvise at foreningen har tatt det opp er i 1998 (se forrige side).



*Kjøresporet (grå/rød stipling) slik det er vist på kartvedlegg 2 i forvaltningsplanen*

Forvaltningsplanen definerer at kjøresporet stopper ved I «Orkelboghytta» (Snøfjellstjønnvegen 704) – den definerer også noen kjørespor som skal legges ned i andre områder. Traktorsporet til Tjønnglupen (se s. 12) derimot, er ikke markert for nedlegging selv om det var kjent, muligens ble det ansett at det ikke hadde blitt dannet noe kjørespor der i og med det ble forutsatt kjøring ikke skulle finne sted. I og med at det var ukjent at det var noe spor videre mot Tverrfjellet, ble dette da naturlig nok ikke vurdert for nedlegging. Forvaltningsplanen gir også [retningslinjer for vedlikehold av veier og kjørespor](#). Kun rent vedlikehold (som ikke medfører oppgradering) kan gjøres uten søknad. All form for oppgradering er søknadspliktig. Det samme gjelder bruk av maskiner til vedlikehold av kjørespor. Disse retningslinjene har vært lagt til grunn og oversendt søker når det senere har vært gitt dispensasjon for vedlikehold av kjøresporet til Søndre Snøfjellstjønn. Det har ikke blitt fremmet søknad om vedlikehold videre mot Tverrfjellet.

### Tillatelser til hytter ved Tverrfjellet

Forvalter gikk i 2015 gjennom arkivet med barmarkssakene til fem hytteeiere ved Tverrfjellet for å sjekke ordlyd i 19 søknader og tillatelser i perioden 2003-2011 ([lenke til oppsummering](#)).

Det er ut fra denne tydelig at Dovrefjellrådets saksbehandlere har behandlet søknadene ut fra at sporet sluttet ved «Orkelboghytta» og at det ikke kunne kjøres videre, og formulert tillatelsen ut fra dette. Etter at forvaltningsplanen ble vedtatt, ble det vist til det godkjente kjøresporet som var definert der, selv om formuleringene i en del tilfelle var upresise og slurvete og **kunne** tolkes til at man kunne kjøre til hytta. I 2014 var det ikke fullt samsvar mellom vedtak (viste til «godkjent kjørespor med endepunkt v/ Snøfjellstjønn») og kjørebrev («Trase: Langs etablert kjørespor på Snøfjellstjønnvegen til hytte ved Snøfjellstjønnin»). Det kan virke som saksbehandlerne (forskjellige) ikke har vært klar over hvor hyttene har ligget, og det varierer også hvor tydelig det framgikk av søknadene hvor man søkte om kjøring til. Søknadene har aldri vært ledsaget av kart.

### Nasjonalparkstyret 2011-d.d.

Nasjonalparkstyret konstituerte seg første gang rett over nyttår 2011.

#### Utbedring av sporet til Tverrfjellet

Statens naturoppsyn oppdaget i november 2011 at det innover mot Tverrfjellet var tilført mye grus i gammel kjøretrase videre fra «Orkelboghytta» og ryddet noen steder med gravemaskin. Forholdet ble rapportert av SNO til nasjonalparkstyret, og etter hvert politianmeldt av SNO. Det forelå ingen tillatelse til noe slikt arbeid.

I samband med saken utarbeidet forvalter (Børve) et omfattende [notat datert 24.1.2013 - Traktorvegen / kjøresporene til Søndre Snøfjellstjønn og Tverrfjellet](#). Oppsummeringen i dette høringsnotatet baserer seg blant annet på denne og på en [tidslinje](#) denne forvalter (Bjurstedt) utarbeidet i 2012.

Etterforskningen trakk i langdrag, og måtte etter hvert henlegges som foreldet.

Statsadvokaten har i ettertid bekreftet at [etter hennes vurdering var forholdet straffbart](#), men med en strafferamme som gjorde at foreldelsesfristen etter anmeldelse var et år. Når politiet ikke hadde tatt ut tiltale innen et år etter anmeldelse, kunne ikke saken forfølges videre i rettssystemet.

#### Ny – eller gammel(?) praksis - 2013

I sak [117/2013 23.9.2013](#) la forvalter (Børve) fram sak på grunnlag av notatet av 24.1.2013 og skrev avslutningsvis at «det er behov for en avklaring om den skriftlige praksisen fra 1994, dvs. i 20 år, kan fortsette til forvaltningsplanen blir revidert.»

Nasjonalparkstyret gjorde dette vedtaket: «*Dovrefjell nasjonalparkstyre vil fortsette samme praksis som Oppdal kommune har fulgt siden 1994, og som Dovrefjellrådet har fulgt siden 2004, og etter søknad gi tillatelser til nødvendig transport med bil eller traktor til hytter ved Tverrfjellet i Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark, fram til praksisen er vurdert i forbindelse med revisjon av forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell.*»

Dette vedtaket er problematisk i og med at den som i hovedsak har behandlet disse sakene for kommunen ([Arild Hoel](#)) opplyste at det aldri har vært kommunens mening å gi tillatelser lenger enn til sørenden av Snøfjellstjønnna. Man har ikke kjent til at det har vært mulig å kjøre lenger, og derfor har man ikke vært presis nok. De som har behandlet sakene for Dovrefjellrådet ([Kirsten Thyrum](#) og Carl Bjurstedt som sekretariatsledere) er likens klare på **at kjøresporet har vært ansett å slutte ved Snøfjellstjønnna** [dvs. «Orkelboghytta»], **og dette har vært lagt til grunn, og at etter at forvaltningsplanen definerte kjøresporet har dette vært førende.**

At dette har vært oppfatningen i forvaltningen på forskjellige nivå bekrefter også [e-postveksling mellom forvalter, Fylkesmannen og kommunen](#) høsten 2012.

### Fornyelse dispensasjoner 2015

Tillatelsene for barmarkskjøring til hytter ved Snøfjellstjønnna skulle fornyes i 2015. Denne forvalter (Bjurstedt, tilsatt 04.2014) gjorde da delegerte vedtak ut fra forskrift og forvaltningsplan og presiserte med kart i kjørebrevise at tillatelsen gjaldt kjørespor godkjent i forvaltningsplan.

Disse vedtakene når det gjaldt Tverrfjellet og avgreininga til «Pøla» ble påklaget. Styret gjorde om vedtakene i sak [68/2015 28.9.2015](#) med henvisning til 117/2013. Fylkesmannen påklagde så disse vedtakene, nasjonalparkstyret tok i sak [81/2015 7.12.2015](#) ikke klagen til følge. I forberedelsene i denne saken og [gjennomgang av historiske flyfoto](#) fant nasjonalparkstyret også ut at det etter alt å dømme hadde vært kjørespor på nordsiden av Søndre Snøfjellstjønnna fram til nr. 554/556 på vernetidspunktet og at dette sporet burde omfattes av § 3, 6.3.d i forskriften («*eksisterende kjørespor (...) ved Søndre Snøfjellstjønnna*»). Miljødirektoratet fattet [29.6.2016 endelig vedtak](#) der det opprettholdt vedtaket om å tillate kjøring inn til Tverrfjellet, ikke etter verneforskriften, som ikke hjemler dette, men etter unntaksbestemmelsen i naturmangfoldloven, § 48. Direktoratet viser til den uklarhet som har hersket om eventuelle kjørespor til Tverrfjellet, at forvaltningen ikke har kjent til at det har vært spor her men at hytteeierne på grunn av uklart formulerte dispensasjoner har ment de har fått tillatelse til å kjøre her. Direktoratet mener en avklaring om framtidig bruk av sporet må skje i revisjon av forvaltningsplan.

Nasjonalparkstyret ga umiddelbart dispensasjon etter NML § 48 for kjøring til Tverrfjellet for sommersesongene 2016-18, de med hytte langs avgreining til «Pøla» fikk tillatelse etter § 3, 6.3.d).

### Vedlikehold av kjørespor, kommunens holdning (2017 - 2018). Møte, befaring

SVHF søkte 2.5.2017 en generell tillatelse til vedlikehold av kjøresporet med sidegreiner. I [brev av 12.6.2017 fra Oppdal kommune](#) gjorde kommunen (v/ ordfører) oppmerksom på at kommunens tillatelse etter motorferdselloven manglet for alle unntatt en av hytteeierne ved Tverrfjellet for strekningen innenfor «Orkelboghytta». Kommunen påpekte at kjøring til Tverrfjellet uten tillatelse etter motorferdsloven er ulovlig, og ikke grunnlag for noe vedlikehold av kjørespor her. Kommunen foreslo et møte med aktuelle parter i forvaltningen for å drøfte hvordan saken skulle kunne landes.

Nasjonalparkstyret avsto søknaden om generell tillatelse til vedlikehold i [sak 39/2017 15.6.2017](#). Styret åpnet for vedlikehold av godkjent kjørespor samt avgreining til «Pøla» etter dokumentasjon av konkrete behov og godkjenning av de konkrete tiltak av forvalter. Styret la til grunn at det siden vernetidspunktet har skjedd en større kvalitetsheving enn det direktoratet og forvaltningsmyndighetene har åpnet for (nærmere beskrevet i saken). Styrets framtidige praksis må derfor påregnes å medføre at dagens standard kan bli redusert.



Kjørebrev for somrene 2017 og 18 ble ut fra kommunens brev av 12.6. skrevet ut med et uttrykkelig forbehold om at kommunens tillatelse må foreligge sammen med kjørebrev og - bok fra nasjonalparkstyret.

Saken ble drøftet i [møte 20.6.2018](#) mellom nasjonalparkstyret, Fylkesmannen, kommunen og bygdeallmenningen (grunneier på strekningen til Tverrfjellet). Møtet konkluderte med at det må etableres en felles enighet og praksis fra barmarksesongen 2019. Diskusjonen ble oppsummert slik av kommunens referent:

*«Det er ingen uenighet om at det har vært spor etter kjøring fra Søndre Snøfjellstjønn og innover til hyttene ved Tverrfjellet før vernetidspunktet, men ikke samme forståelse/enighet hos alle parter om kjøresporet/ene her er en følge av lovlig bruk og vedlikehold / opparbeiding skal tillates å bli brukt videre fremover. Kjøresporet er delvis oppstått og vedlikeholdt ved ulovlig bruk i alle fall i perioden fra motorferdsellova kom i 1977 (det var kjørt lovlig før dette) til tidlig 1990-tall da det ble gitt tillatelser, og kraftig utbedret ved ulovlige tiltak etter vernet. Nasjonalparkforvalter mener dette må tillegges vekt i videre vurdering.»*

Møtet konkluderte med forslag fra Fylkesmannen om at dette kan «løftes ut» av arbeidet med forvaltningsplan, vedtas separat og senere innlemmes i forvaltningsplan. Dette høringsnotatet er oppfølging av dette. Videre ble man enige om en befaring med berørte parter snarest råd.

22.6. søkte SVHF om dispensasjon for vedlikehold av en mindre bit av de godkjente kjøresporet etter vannskade. Søknaden var dokumentert med foto og dispensasjon gitt i delegert vedtak 5.7, utført 15.9. med transport av 5 traktorlass med grus.

Befaringen avtalt i møtet 20.6. ble gjennomført [27.8.2018 – se referat](#).

[17.9.2019 behandlet Oppdal bygningsråd saken](#) på nytt og ga tillatelser til å kjøre til tverrfjellet på tilsvarende vilkår nasjonalparkstyret hadde gitt. For 2018. Alle tillatelser i området går ut etter 2018.

## Regelverk og retningslinjer i dag

### Motorferdselloven med forskrifter

Dette regelverket definerer alt som ikke er opparbeidet for kjøring med personbil som utmark. Det samme gjelder ubrøytet bilvei når den ikke lenger er farbar med personbil. All motorferdsel i utmark må ha lov hjemmel eller tillatelse fra kommunen. Kjøring til hytter i utmark er avhengig av tillatelse. Se

- [Lov om motorferdsel i utmark](#)
- [Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag](#)

Dette betyr at for å kjøre lovlig på kjøresporet til Snøfjellstjønn må man ha tillatelse / dispensasjon både fra nasjonalparkstyret og fra kommunen.

### Forskrift for nasjonalparken

I samband med utvidelsen av nasjonalparken i tidligere Hjerkinnskytefelt kom det ny forskrift 20.4.2018. Verneformålet ble vesentlig utvidet. Det kom åpning for å gi tillatelse til motorferdsel i samband med vedlikehold av kjøresporet, den geografiske avgrensingen har samme ordlyd som før, men ordlyden presiserer at det kun kan gis tillatelse på selve kjøresporet:

#### § 1. Formål

*Formålet med nasjonalparken er å ta vare på et stort, sammenhengende og villmarkspreget naturområde som inneholder særegne og representative økosystemer og landskap og som er uten tyngre naturinngrep. Videre å ta vare på:*

- a) *Et tilnærmet intakt høyfjellsøkosystem og naturlig biologisk mangfold med bestander av arter som villrein, jerv, fjellrev, kongeørn og ravn, naturtyper og geologi.*
- b) *kalkrike områder med rik fastmark i fjellet, ekstremrike myrer og en unik karplanteflora*
- c) *elveslettelandskap med kroksjøer, meandrerende elv og åpne sandområder*
- d) *en viktig del av leveområdet til villreinen i Snøhetta og Knutshø villreinområder*
- e) *vakre og egenartede landskap*
- f) *store alpine fjellmassiv omkring Snøhetta*
- g) *særpregede kvartærgeologiske forekomster*
- h) *kulturminner, herunder spor etter fangst og beitebruk.*

*Allmenheten skal kunne oppleve naturen uforstyrret gjennom naturvennlig og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.*

#### **§ 9. Forbud mot motorferdsel**

*Motorferdsel på land, i vann og i luft under 300 meter fra bakken er forbudt.*

*(...)*

*[3. ledd:] Forvaltningsmyndigheten kan etter søknad gi tillatelse til:*

*(...)*

- b) *nødvendig bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller nødvendig motorferdsel på barmark i forbindelse med jordbruksdrift og transport av ved, varer, utstyr og materialer langs kjørespor til Søndre Snøfjellstjønn og Nedre Vårstigseter*

*(...)*

- g) *bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av ved, varer og utstyr til buer og hytter*

- h) *bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av materialer til vedlikehold, drift og byggearbeid på bygninger, anlegg og innretninger*

*(...)*

- m) *motorferdsel i forbindelse med vedlikehold av kjøresporene til Søndre Snøfjellstjønn og Nedre Vårstigseter*

## **Gjeldende forvaltningsplan**

Kapittel 6.6. i [forvaltningsplanen av 2006](#) omhandler motorisert ferdsel i utmark

### **Forarbeider når det gjelder kjørespor til Snøfjellstjønn**

Se foran - underkapitlene **Dovrefjellrådet 2003-2010** og **Forvaltningsplan** s. 6.

## **Felles rammer og regelverk**

I planens kapittel **6.6.1 Generelt**

*«I teksten brukes betegnelsen "motorferdsel" om motorisert ferdsel i utmark slik det er definert i motorferdselloven med forskrifter. Denne loven fastsetter et prinsipp om at motorferdsel er forbudt, men gir en rekke unntaksbestemmelser for diverse formål, og ytterligere muligheter for å søke dispensasjon. Verneforskriftene er bygd opp tilsvarende. Når det gjelder hva som er utmark, legges også her motorferdsellovens definisjoner til grunn. Søknader om motorferdsel i utmark skal også behandles etter Lov om motorferdsel i utmark med tilhørende forskrifter. Kommuner som eventuelt måtte ønske å sette strengere vilkår enn det som foreslås i medhold av vernereglene kan gjøre dette.»*

### **Definisjon**

*«Bilvei er vei opparbeidet for kjøring med vanlig personbil. Er veien ikke opparbeidet for slik kjøring eller er en bilvei snødd igjen, er den å regne som utmark. Dette gjelder både etter motorferdselloven og verneforskriftene.»*

## Retningslinjer

Disse er i hovedsak oppsummert og ikke *sitert*, for fullstendig tekst vises til forvaltningsplanen.

### Felles for sommer og vinter (kap. 6.6.2 i planen)

#### Generelt

Motorferdsel som verneforskriftene ikke åpner for skal kun unntaksvis få dispensasjon etter NML § 48. Økonomiske forhold er ikke argument for dispensasjon etter NML § 48. Transport det åpnes for til hytter er frakt av ved og annet brensel, proviant, materialer til vedlikehold og lignende, ikke persontransport for å komme seg til hytta. Dette er også prinsippet i regelverket for motorferdsel generelt.

#### Sonering

Omfang av tillatelser til ordinær vintertransport med snøskuter nyanseres etter sonering i planen. Hyttene med adresse Snøfjellstjønnvegen ligger i **sonen uten tilrettelegging og inngrep**. I sonen gis normalt tillatelse til 4 turer per år til hytter med helårsbruk uten biladkomst og to der det er biladkomst om sommeren, og to per vinter til jakt- og fiskebuer. Transport med skuter til hytter skal utføres av leiekjørere. Antall turer kan utvides ved spesielle, dokumenterte behov.

### Valg av transportform og årstid

*«Hovedprinsippet er at den transport som gir minst konflikt med verneverdiene og andre brukerinteresser skal nyttes. Økonomiske vurderinger skal ikke tillegges avgjørende vekt:*

- a) Der det er bilvei, skal transporten skje etter denne når veien er åpen. Det gis begrenset adgang til vintertransport i disse tilfellene.*
- b) Der det er kjørespor (tillatelse kreves), skal saksutredningen gjøre en avveining mellom transport på barmark eller snø. Er det nevneverdig forskjell i skade på verneverdiene mellom årstidene, skal transport henvises til den mest gunstige transportform og sesong.*
- c) Forvaltningsmyndigheten kan ut fra hensynet til verneverdiene henvise transport til vinterføre der barmarkstransport kan påregnes å gi terrengskader.*
- d) Lufttransport kan pålegges dersom dette er påkrevd av hensyn til verneverdiene.»*

### Motorferdsel på vinterføre (kap. 6.6.3 i planen)

Transport til hytter skal foretas av leiekjørere jfr. nasjonal forskrift § 5 a, ikke med eget kjøretøy. Tiltakshaver må søke om tillatelse for nødvendig transport i verneområdene. Det skal benyttes leiekjørere som er godkjent av kommunen, leiekjørere trenger da ikke separat tillatelse etter verneforskriften.

#### Snøfjellstjønn:

Det kan gis tillatelse til inntil 2 vinterturer per hytte for de hytter som har biladkomst langs kjøresporet.

### Motorferdsel på bar mark (kap 6.6.4 i planen)

Det legges opp til en restriktiv praksis og kjøring skal kun tillates på kjørespor (godkjent i planen).

#### Snøfjellstjønn:

Det kan gis tillatelse til inntil 2 turer per hytte, etter kjøresporet.

## Andre forhold

### Hytter lenger inne i fjellet

Siden de første sakene ble behandlet i Dovrefjellrådet, har eierne av hyttene videre innover fjellet (de som ikke ligger til kjøresporet) fått tillatelse til sommertransport på kjøresporet. Denne praksisen er ikke drøftet i forvaltningsplan eller i andre prinsipielle sammenhenger.

Dette gjelder hyttene med adresse Snøfjellstjønnvegen nr. 701, 798, 800, 802, 804, 806, 808, 985, 999, 1001 og 1033. Med unntak av i fjor har det ikke kommet søknader om kjøring med bil fra noen de tre naustene som ligger inne i fjellet. Søknaden som kom i fjor ble avslått.

### **Kjøreperiode**

Kommunen gir sine tillatelser fra 1. juli til 20 september. Det kan være aktuelt for nasjonalparkstyret å sette en tilsvarende ramme.

### **Parkering**

Dette framgår av tillatelsene og er forankret i forvaltningsplanen - man skal parkere inntil kjøresporet, ikke kjøre i terrenget fram til hyttene. Rapporter tyder på art dette respekteres i begrenset grad og det er spor etter kjøring til de fleste hyttene.

## **Sammenligning med andre deler av verneområdene**

### **Andre hytteområder og hytter i fjellet i Oppdal**

#### **Tjønnglupen**



*Opplasting før transport til Tjønnglupen  
(Foto: Sivert Sæteren)*

I Tjønnglupen ligger 16 hytter konsentrert, samt 4 ved Tverråa en km innenfor nasjonalparkgrensa langs traseen innover. Strekningen inn er ca. 8 km, 6 av disse i nasjonalparken (kan være lenger om vinteren, avhengig av hvor langt veien opp til Sæterfjellet brøytes). Disse får inntil 4 turer med snøskuter per hytte etter fast trase om vinteren. Det er ikke godkjent kjørespor til Tjønnglupen, men hytteeierne har fått etablert en praksis med dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48 for en felles traktortur. Denne kjøres inn i forkant av reinsjakta med ved, propan og andre tyngre ting

og ut etter jakta med kjøtt og avfall. Denne ordningen ble etablert i motstrid med det som verneforskrift og forvaltningsplan legger opp til, men fungerer godt. Det er ét kjørespor innover og det er slitt ned på fast mark, slik at bruken ikke skader terrenget ytterligere. Av denne grunn har nasjonalparkstyret seinere år tillatt noen turer her i samband med reparasjonsarbeid og tilbygg – dette er blitt vurdert som mindre problematisk for villrein enn mange skuterturer om vinteren, da det ofte er mye rein i området.

#### **Orkelsjøen**

Det ligger ca. 70 hytter ved Orkelsjøen (utenfor verneområdet), ved eller nær bilveier, veiene er etablert i samband med seterdrift. Dette er bilvei utenfor verneområde og ingen restriksjoner på kjøring. Hytteeierne får inntil 10 turer med skuter etter fast trase. Denne går delvis så vidt inne i Knutshø LVO, etablert / akseptert fordi det sjelden er sammenhengende skuterføre etter veien, mulig trase utafor LVO har større potensiale for konflikt med villrein enn traseen i LVO.

#### **Spredte jakt- og fiskebuer**

I verneområdene i Oppdal er det en god del mindre buer, etablert for bruk i jakt og fiske. Tilsvarende buer finnes i de øvrige kommuner i verneområdet, men det er flere slike i Oppdal enn i de andre kommunene. Her kan det tillates inntil 2 skuterturer per vinter. Mange nytter ikke tillatelsene fullt ut, eller søker ikke for hver sesong.

## Andre områder og kommuner i verneområdene på Dovrefjell

Det er store variasjoner i Dovrefjellområdet i topografi og i praksis for motorferdsel mellom kommuner. Generelt er det færre hytter både med og uten vei i verneområdene i de øvrige 7 kommunene, veier og kjørespor som finnes går fram til setre eller er etablert i samband med kraftutbygging og hytter er i stor grad etablert i tilknytning til veier og setre. Det er kun én hyttekonsentrasjon uten bilvei som er sammenlignbar med Snøfjellstjønnna og Tjønnglupen (Merrabotn i Dalsida LVO, se under).

### Knutshø LVO

Oppdal, Folldal og Tynset har et utstrakt bilveinett i Knutshø LVO, dette ble etablert for å betjene de mange setrene i området. Her er ikke restriksjoner når veiene er åpne om sommeren. Videre er det noen kjørespor fra bilvei og fram til setre. Det er ikke så mange hytter i disse områdene og et fåtall av disse sokner til kjørespor.

På kjøresporene kan det kun kjøres i samband med jordbruk og lovlig hogst (da uten tillatelse) og det kan gis tillatelse for transport etter kjørespor til setre (mange setre brukes ikke i jordbruk lenger). Det har vært et fåtall saker om barmarkskjøring etter kjørespor til hytter, da i samband med større vedlikeholdsarbeid. Se ovenfor om Orkelsjøen.

Det er svært mange flere spor etter kjøring med traktor i Knutshø enn de som er godkjent som kjørespor, sannsynligvis skriver mange av dem seg fra 50- og 60-tallet. Disse kan ikke brukes lovlig i dag og det har praktisk talt ikke vært søknader om bruk av disse.

### Dalsida og Jora LVO

I de deler som ligger i Dovre og Lesja ligner situasjonen på Oppdalsfjella, med en del hytter / buer innover i fjella, men ikke like mange som i Oppdal. Før 1977 ble det stor grad kjørt inn med traktor til disse, til dels langt inn i fjellet. Imidlertid har disse kommunene håndhevet motorferdselloven og gamle kjørespor er i ferd med å gro igjen. Det er ikke godkjente kjørespor i disse områdene. Transport har skjedd og skjer i hovedsak på vinterføre. I et fåtall tilfelle har det vært gitt dispensasjon til barmarkskjøring i samband med større vedlikehold, der det er gamle spor etter kjøring og det er vurdert at sporene ikke vil bli vesentlig oppkjørt. Helikopter har også vært brukt, Lesja kommune har anbefalt dette for hytter inne i fjellet. Det er her én hyttekonsentrasjon som kan sammenlignes med Snøfjellstjønnna og Tjønnglupen: Merrabotn (Dalsida LVO, Lesja) med 11 hytter, hit ble det kjørt med traktor for mange år siden (før vernet og trolig før motorferdselloven) og sporene er i ferd med å gro igjen.

### Vestområdene

I **Åmotan-Grøvdalen LVO** i Sunndal tillates kun unntaksvis motorferdsel på bar mark etter godkjente kjørespor til hytter (Grøvdalen og Grøvdalen, Linndalen), i Linndalen ligger også noen få hytter som har bilvei fra før vernet.

I Torbudalen i Sunndal og Nesset ligger ca. 130 helårshytter i tilknytning til Aursjøvegen. Hyttefeltene ligger som «øyer» uten vern i **Torbudalen BVO**. Om sommeren har disse adkomst via Aursjøvegen, som er tillat brukt i de sentrale deler av verneområdene fra 1.6. til 30.11. Dette begrenser adkomst til de ca. 30 hyttene ved Aursjøen i Nesset noe, de ca. 100 hyttene i Sunndal har tilgang langs del av veien uten begrensning i kjøretid. Når veien er stengt pga. snø (den brøytes ikke om vinteren) betjenes hyttene av 16 leiekjørere med skuter. Adkomst ca. 30 km over fjellet gjennom nasjonalparken er begrenset til vinter- og påskeferiene, samt tre helger med et begrenset antall skutere. På grunn av avstanden over fjellet er her åpnet for persontransport. I påsken er Aursjøvegen normalt brøytet opp på fjellet, skutertransporten går videre langs veien.

Man har når veien er brøytet opp til påske ikke lov å kjøre skuter over fjellet, med mindre veien blir stengt pga. rasfare eller uvær, noe som ikke er uvanlig.

I vestområdene ellers – **Eikesdalsvatnet og deler av Dalsida LVO, Sandgrovbotten-Mardalsbotn BVO** - er det få jakt- og fiskebuer, disse betjenes enten med skuter, eller helikopter pga. vanskelig terreng.

## **Alternative løsninger for strekningen «Orkelboghytta» - Tverrfjellet, momenter for/ mot**

Kun momenter for/mot ut fra verneformål er drøftet nedenfor. Øvrige momenter forventes å komme i høringen som del av grunnlag for neste runde – valg av endelig alternativ. Forvalter minner om at det i et verneområde er hensyn til verneformål og verneverdier som skal ha forrang for andre interesser.

### **0. Sporet tas ut av bruk, kun vintertransport**

De 7 hyttene ved Tverrfjellet (Snøfjellstjønnvegen 796-855) kan få inntil 4 skuterturer per sesong. Kjøresporet fra «Orkelboghytta» får gro igjen eventuelt revegeteres (vurderes nærmere ved denne løsningen). Eventuelt kan de få 2 bilturer hver sommer og parkere bil /traktor ved Orkelboghytta, og to skuterturer. Muligheten til å ta alle turene med skuter om vinteren bør da også gjelde øvrige hytter som i dag har 2 turer sommer + 2 turer vinter.

#### **Retningslinje forvaltningsplan**

I dette alternativet vil retningslinjene forbli uendret, med en tilføyelse om at de 2 sommerturene for hytter som i dag har 2 turer sommer + 2 turer vinter kan byttes i vinterturer.

**For**  
Sporet innover til Tverrfjellet vil etter hvert gro til, det kan også revegeteres aktivt, og området vil etter hvert framstå mindre berørt.

Verneformålet der mangel på tyngre inngrep og uforstyrrelse er sentrale, det taler mot å ha kjørespor og trafikk med biler eller traktorer, om enn beskjeden, i en nasjonalpark. Historien med opparbeiding uten tillatelse (dugnad i 2011, dokumentert kraftig oppgradering uten tillatelse i perioden 2009-2014 – jf. flyfoto). Det er et prinsipp og følger av IUCN-klassifiseringen av norske nasjonalparker at det ikke skal være veier eller kjørespor i nasjonalparker, jf. drøftingene og arronderingen som ble gjort ved vernet av tidligere Hjerkinns skytefelt.

Likhetsprinsipp i forhold til andre deler av verneområdet og de kommuner som har håndhevet motorferdselloven korrekt, taler for dette alternativet, eventuelt neste.

#### **Mot**

Flere skuterturer og mer aktivitet om vinteren kan være uheldig for villreintrekk mellom Soløyfjellet og områdene lenger vest, om hytteeierne velger å ta all transport om vinteren.

### **1. Sporet godkjennes til en tur med traktor per sommer (som Tjønnglupen)**

Transport for de 7 hyttene ved Tverrfjellet løses som for Tjønnglupen med en koordinert traktortur per sommersesong. I tillegg to skuterturer og to bilturer på kjøresporet slik det er godkjent nå.

Rett nord for hytte nr. 855 er egnet område for parkering – flatt og i en dump i terrenget (posisjon 62,478 N, 9,367 Ø) slik at traktor(er) eller biler parkert der ikke blir synlige på avstand. Dette vil være den samme i alternativene 1, 2 og 3.

#### **Retningslinje forvaltningsplan**

Tillegg kapittel om sommertransport:

**For hyttene adresse Snøfjellstjønnvegen 796, 825, 844, 849, 851, 853 og 855 kan hver sommer kjøre en felles traktortur på traktorsporet fra nr. 704 til endepunkt posisjon 62,478 N, 9,367 Ø nord for nr. 855 der det kan parkeres.**

Traseen vises i kartet der den vises i kartvedlegget side 19.

#### **For**

Forstyrrelsen fra en traktortur vil være liten i forhold til neste alternativ

Konflikten med villreintrekk (2 skuterturer og 2 bilturer til nr. 704 per hytte i tillegg) vil være uendret i forhold til dagens situasjon.

Slik sporets tilstand nå er, vil neppe terrengslitasje være noe stort problem.

Likhetsprinsipp i forhold til andre deler av verneområdet og de kommuner som har håndhevet motorferdselloven korrekt, taler for dette alternativet, eventuelt forrige.

## Mot

Verneformålet der mangel på tyngre inngrep og uforstyrrethet er sentrale, det taler mot å ha kjørespor i en nasjonalpark. Historien med opparbeiding uten tillatelse (dugnad i 2011, dokumentert kraftig oppgradering uten tillatelse i perioden 2009-2014 – jf. flyfoto) taler mot, ulovlige tiltak bør ikke belønnes ved å få bestå. Det er et prinsipp og følger av IUCN-klassifiseringen av norske nasjonalparker at det ikke skal være veier eller kjørespor i nasjonalparker, jf. drøftingene og arronderingen som ble gjort ved vernet av tidligere Hjerkinnskytefelt.

### **2. Sporet godkjennes, bruk som øvrige hytter i området i dag**

Transport for de 7 hyttene ved Tverrfjellet løses som for hyttene ved dagens godkjente kjørespor med to skuterturer og to bilturer på kjøresporet som godkjennes som vist i kartvedlegget side 19. Parkering som i alternativ 1.

#### Retningslinje forvaltningsplan

**Traseen vises i kartet der den vises i kartvedlegget side 19. «Godkjent kjørespor» blir da helt inn til Tverrfjellet, avsluttet med parkering posisjon 62,478 N, 9,367 Ø. Sluttdato for bilkjøring 20.9.**

Ut over dette trengs ikke endringer.

Miljødirektoratet anmodes om å endre forskriften slik at stedsangivelsen blir «Snøfjellstjønnna /Tverrfjellet».

## For

Konflikten med villreintrekk (2 skuterturer og 2 bilturer) vil være nær uendret i forhold til dagens situasjon, forutsatt sluttdato for bilkjøring 20.9.

Slik sporets tilstand nå er, vil neppe terrengslitasje være noe stort problem.

## Mot

Verneformålet der mangel på tyngre inngrep og uforstyrrethet er sentrale, det taler mot å ha kjørespor i en nasjonalpark. Historien med opparbeiding uten tillatelse (dugnad i 2011, dokumentert kraftig oppgradering uten tillatelse i perioden 2009-2014 – jf. flyfoto) taler mot, ulovlige tiltak bør ikke belønnes ved å få bestå. Det er et prinsipp og følger av IUCN-klassifiseringen av norske nasjonalparker at det ikke skal være veier eller kjørespor i nasjonalparker, jf. drøftingene og arronderingen som ble gjort ved vernet av tidligere Hjerkinnskytefelt.

Likhetsprinsipp i forhold til andre deler av verneområdet og de kommuner som har håndhevet motorferdselloven korrekt, taler mot dette alternativet. Samtidig er dette en særordning som ble bestemt i vernevedtaket.

### **3. Sporet godkjennes, kun sommertransport**

Transport for de 7 hyttene ved Tverrfjellet løses ved at hyttene får 4 bilturer på kjøresporet som godkjennes som vist i kartvedlegget side 19. Det vil da være aktuelt å gjøre samme løsning gjeldende for øvrige hytter langs den nå godkjente delen av kjøresporet. Parkering som i alternativ 1.

#### Retningslinje forvaltningsplan

**Traseen vises i kartet der den vises i kartvedlegget side 19. «Godkjent kjørespor» blir da helt inn til Tverrfjellet, avsluttet med parkering posisjon 62,478 N, 9,367 Ø. Sluttdato for bilkjøring 20.9.**

**Åpning for skuterkjøring til hytter ved Snøfjellstjønnna tas ut av planens kapittel 6.6.3. I kapittel 6.6.4 endres antall turer etter kjøresporet til 4.**

Miljødirektoratet anmodes om å endre forskriften slik at stedsangivelsen blir «Snøfjellstjønnna /Tverrfjellet».

## For

Konflikten med villreintrekk vil være mindre i forhold til dagens situasjon, forutsatt sluttdato for bilkjøring 20.9. Trekket skjer i hovedsak senhøstes og gjennom vinteren. (Men hyttene videre innover vil fortsatt være avhengige av skutertransport.)

Slik sporets tilstand nå er, vil neppe terrengslitasje være noe stort problem.

## Mot

Verneformålet der mangel på tyngre inngrep og uforstyrrethet er sentrale, det taler mot å ha kjørespor i en nasjonalpark. Historien med opparbeiding uten tillatelse (dugnad i 2011, dokumentert kraftig oppgradering uten tillatelse i perioden 2009-2014 – jf. flyfoto) taler mot, ulovlige tiltak bør ikke belønnes ved å få bestå. Det er et prinsipp og følger av IUCN-klassifiseringen av norske nasjonalparker at det ikke skal være veier eller kjørespor i nasjonalparker, jf. drøftingene og arronderingen som ble gjort ved vernet av tidligere Hjerkinnskytefelt.

Likhetsprinsipp i forhold til andre deler av verneområdet og de kommuner som har håndhevet motorferdselloven korrekt, taler mot dette alternativet. Samtidig er dette en særordning som ble bestemt i vernevedtaket.

### Andre forhold: Periode for kjøring

Det er i forvaltningsplanen ikke angitt noen periode for når det er lov å kjøre, ut over at det ikke er lov å kjøre på vinterføre etter 20.4. / 3. påskedag (det som kommer sist). Oppdal (og andre kommuner) opererer med en startdato både for vinter- og sommerkjøring.

I en revisjon av forvaltningsplanen bør en **første startdato for vintersesongen** fastsettes. Forslagsvis 1.2. Midtvinters er det korte dager og lite trafikk og dyrelivet i fjellet bør få mest mulig ro. Dato tas inn som vilkår i (eventuelle) framtidige skutertillatelser til adresser i Snøfjellstjønnvegen.

Starttidspunkt for kjøring på kjøresporet om sommeren styres i stor grad av snøsmeltingen og hensyn til at kjøresporet skal tørke opp før det kjøres. Slik sett er det ikke stort behov for startdato, en eventuell naturlig dato vil i tilfelle være 1.7. Kjøringen bør slutte når villreinjakta normalt er slutt av hensyn til reinens trekk. 20.9. er da en naturlig dato.

### Retningslinje forvaltningsplan

- **Kapittel 6.3.3. (avsnitt om kjøretid): Transport om vinteren skal foregå i perioden 1. februar til 20. april / 3. påskedag (det som kommer sist). Erstatte avsnitt om sluttdato vintersesongen.**
- **Kapittel 6.3.4. (avsnitt om Snøfjellstjønn): Kjøring på kjøresporet skal foregå i perioden fra det er tørket opp etter snøsmeltingen fram til og med 20. september.**

### Andre forhold: Hytter lenger inne i fjellet

Praksis fra 2003 har vært at de 11 hyttene videre innover i fjellet (dvs. de som nå har adresse Snøfjellstjønnvegen nr. 701, 798, 800, 802, 804, 806, 808, 985, 999, 1001, 1033) har fått anledning til å kjøre kjøresporet inn til «Orkelboghytta» på samme vilkår som de øvrige hyttene, for å gå derfra, og to skuterturer om vinteren.

Dette er ikke drøftet i forvaltningsplanen, men fra starten av har tydeligvis Dovrefjellrådet betraktet disse hyttene å komme innunder «*Nødvendig transport av ved, materialer m.m. på barmark etter eksisterende kjørespor til hytter ved Søndre Snøfjellstjønn.*» I og med disse hyttene ligger fra 2,5 til 7,5 km i luftlinje fra «Orkelboghytta» har nok dette vært å dra området «*ved Søndre Snøfjellstjønn*» svært langt. Trolig har en i starten ikke vært klar over hvor hyttene har ligget, samtidig som en har overtatt en praksis som Oppdal kommune hadde før vernet.

Spørsmålet blir da om denne praksisen bør få fortsette?

Dersom praksisen får fortsette og det etableres godkjent kjørespor inn til Tverrfjellet, skal de med hytter innover fjellet da stoppe ved «Orkelboghytta» eller få fortsette fram til Tverrfjellet?

## For

Dette er en etablert praksis som det vil oppleves urimelig for de berørte å avslutte.



Noen av hyttene kan sies å ligge «ved Tverrfjellet» om forskriften endres, men ikke de på Åmotdalsryggen / ved Flatbekktjønn.

Mange av disse hyttene nytter ikke skuterturene (2) fullt om vinteren, om de ikke får kjøre om sommeren vil trolig vinterbelastningen øke, dette er en mer sårbar tid for reinen.

### Mot

Det er ikke i tråd med forskriftens ordlyd å tillate kjøring for å gå videre til hytter inne i fjellet som ikke ligger ved Søndre Snøfjellstjønn.

Trafikken på kjøresporet vil bli nær 50 % større i forhold til om disse hyttene ikke får kjøre.

### Retningslinje forvaltningsplan

Denne er avhengig både av hvilke av alternativene 0-3 som blir valgt, og forslaget under er kun aktuelt dersom disse hyttene fortsatt skal få bruke kjøresporet.

**Hytter med adresse Snøfjellstjønnvegen nr. 701, 798, 800, 802, 804, 806, 808, 985, 999, 1001 og 1033 kan få tillatelse til å bruke kjøresporet (til endepunkt ved nr. 855? / til nr. 704?) på samme vilkår som hytter som sokner direkte til kjøresporet. Parkering skal skje ved nr. 704 (eller nr 855?).**

## Avslutningsvis

Vi ønsker altså svar på følgende:

1. Prioritering mellom og argumenter for/mot alternativene 0-3 foran
2. Synspunkter på periode for kjøring
3. Om det fortsatt bør tillates sommertransport på kjøresporet for hyttene inne i fjellet.

**Tabell: Hytter med adresse Snøfjellstjønnvegen**

Feste OBA	Bygg	Beliggenhet	Adresse beliggenhet	
171	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 481	
168	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 483	
167	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 485	
191	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 517	
249	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 546	
154	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 548	
114	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 550	
085	Hytte, 1/2 part	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 552	
085A	Hytte, 1/2 part	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 552	
011	Hytte, 1/2 part	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 554	
011A	Hytte, 1/2 part	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 556	
051	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 558	
250	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 572	
133	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 575	
246	Gjeterhytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 595	
116	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 642	
179	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 689	
015	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 700	
031	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 702	
198	Hytte	Snøfjellstjønnna	Snøfjellstjønnvegen 704	<b>18 – langs godkjent kjørespor</b>
145	Hytte	Tverrfjellet	Snøfjellstjønnvegen 796	
248	Hytte	Tverrfjellet	Snøfjellstjønnvegen 825	
178	Hytte	Tverrfjellet	Snøfjellstjønnvegen 844	
134	Hytte	Tverrfjellet	Snøfjellstjønnvegen 849	
181	Hytte	Tverrfjellet	Snøfjellstjønnvegen 851	
212	Hytte	Tverrfjellet	Snøfjellstjønnvegen 853	
121	Hytte	Tverrfjellet	Snøfjellstjønnvegen 855	<b>7 – langs trase til Tverrfjellet</b>
108	Hytte	Tverrfjellet (Å-dalen)	Snøfjellstjønnvegen 1001	
094	Hytte	Tverrfjellet (Å-dalen)	Snøfjellstjønnvegen 1033	
117	Hytte	Tverrfjellet (Å-dalen)	Snøfjellstjønnvegen 985	
197	Hytte	Tverrfjellet (Å-dalen)	Snøfjellstjønnvegen 999	
111	Hytte	Gammelsæterhøa	Snøfjellstjønnvegen 701	<b>5 – Fra Tverrfjellet mot Åmotsdalen</b>
087	Hytte	Håmmårbekktjønnna	Snøfjellstjønnvegen 798	
070	Hytte	Åmotsdalsryggen	Snøfjellstjønnvegen 800	
109B	Hytte	Åmotsdalsryggen	Snøfjellstjønnvegen 802	
255	Hytte	Åmotsdalsryggen	Snøfjellstjønnvegen 804	
101	Hytte	Åmotsdalsryggen	Snøfjellstjønnvegen 806	
118	Hytte	Flatbekktjønnna	Snøfjellstjønnvegen 808	<b>6 – videre innover i fjellet</b>
118	Naust	Urdvatnet	Snøfjellstjønnvegen 810	
257B	Naust	Urdvatnet	Uten adresse, v/ 810	
264	Naust	Langvatnet	Snøfjellstjønnvegen 812	<b>3 – naust langt inne i fjellet</b>
			<b>Totalt</b>	<b>39</b>

### Kart

- Fiolett hel linje – kjørespor godkjent i forvaltningsplan og avgrensning til «Pøla»
- Rød stiplet linje – traseen til Tverrfjellet

