



Nasjonalparkstyret
for Jotunheimen
og Utladalen

Møteinnkalling

Utval: Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen
Møtestad: Teams
Dato: 24.01.2023
Tidspunkt: 08:30

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

Saksliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv-saksnr
ST 1/2023	Godkjenning av innkalling og dagsorden		
ST 2/2023	Referatsaker		
RS	Regulering av ferdsel og andre aktiviteter i eksisterende verneområder		2022/12168
RS	Varsel om lansering av NaturOppdrag		2022/12408
RS	Melding om vedtak - Lom - kommuneplan - arealdelen		2021/8902
RS	Høring - Innlandet - regional plan for klima, energi og miljø		2021/4058
RS	Høring - regional plan for samfunnstryggleik		2021/4040
ST 3/2023	Delegerte vedtak		
1/2023	Utladalen LVO - Avslag på søknad om dispensasjon - 2023 - Bruk av drone for produksjon av film om alpint vinterfriluftsliv - Field Productions AS		2022/11932
2/2023	Delegert vedtak - Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2022 - 2025 - snødekt mark - utkjøring av saltstein - Utviding av løyve - Besstrondfjellet Beitelag		2022/1428
ST 4/2023	Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Møteplan 2023		2023/882
ST 5/2023	Jotunheimen NP - Utladalen LVO - Dispensasjon - Motorferdsel - 2023-2026 - Drift av turisthytter og kvisting av vinterruter - DNT Oslo og Omegn		2022/12401
ST 6/2023	Jotunheimen NP- Dispensasjon - 2023 - Basestasjon på Ryggjehøhaugan - Telenor Infra AS		2022/12048
ST 7/2023	Jotunheimen NP - Utladalen LVO - Dispensasjon - 2023 - 2025 - Kjentmannskøyering - Norsk Folkehjelp Årdal		2022/11372
ST 8/2023	Eventuelt		

ST 1/2023 Godkjenning av innkalling og dagsorden
ST 2/2023 Referatsaker
Regulering av ferdsel og andre aktiviteter i eksisterende verneområder 2022/12168
Varsel om lansering av NaturOppdrag 2022/12408
Melding om vedtak - Lom - kommuneplan - arealdelen 2021/8902
Høring - Innlandet - regional plan for klima, energi og miljø 2021/4058
Høring - regional plan for samfunnstryggleik 2021/4040
ST 3/2023 Delegerede vedtak
1/2023 Utladalen LVO - Avslag på søknad om dispensasjon - 2023 - Bruk av drone for produksjon av film om alpint vinterfriluftsliv - Field Productions AS 2022/11932
2/2023 Delegeret vedtak - Jotunheimen NP - dispensasjon - motorferdsel - 2022 - 2025 - snødekt mark - utkjøring av saltstein - Utviding av løyve - Besstrondfjellet Beitelag 2022/1428

Saksframlegg

Arkivsaksnummer: 2023/882-1

Saksbehandlar: Eldrid Nedrelo

Dato: 19.01.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	4/2023	24.01.2023

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen - Møteplan 2023

Innstilling frå forvaltar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen godkjenner følgjande møteplan for resten av 2023 med fastsetjing av dato der det er fleire alternativ å velja i:

Dato	Alternativ dato	Ramme for møtet
24. jan		Teams. Møteplan og innkomne saker
20. mar	13. mar 17. mar	Teams. Budsjett 2023, prioriterte tiltaksmidlar.
15. – 16. jun		Middag på Vetti gard den 15. jun om kvelden. Inviterte gjester. Opning utsiktspunkt Vettisfossen den 16. jun.
25.-26. sept	14.-15. sept	Styremøte, synfaring og rådgjevande utval i Luster.
21. nov	13. nov 14. nov 27. nov	Styremøte, søknad om tiltaksmidlar, Lom
11. des	5. des	Ved behov. Teams-møte

Møtekalendaren blir supplert med møte i Arbeidsutvalet dersom det kjem saker som krev raskare avklaring og som ikkje er rutinesaker med høve til administrativ behandling.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

Samanstilt kalender som viser datoar for kommunestyre, formannskap, fylkesting og fylkesutval, og ut frå dette aktuelle ledige datoar.

Vurdering

I møteplanen prøver vi å unngå datoar for kommunestyre, formannskap, fylkesting og fylkesutval. Dette er møte der både fast representant og vararepresentant vil vera opptekne samtidig. Ut over dette må ein kunne rekne med å nytte ordninga med vararepresentant i enkelte høve.

Dato for opning av utsiktspunktet og den nye DNT-hytta på Vettismorki i juni 2023 er føreslått i samråd med grunneigar og DNT Oslo og Omegn, og av omsyn til opningstidspunkt på Vetti gard for turistsesongen.

Styret er vedtaksført når minst halvparten av medlemmane er til stades.

Ein har ikkje praktisert ordning med møteplan for Arbeidsutvalet, då desse møta vil vera styrt av saker som kjem inn. Dersom det kjem hastesaker som er av slik karakter at dei ikkje bør delegerast, kan ein i samråd med leiar vurdere ekstra styremøte. Desse blir gjerne gjennomført som telefonmøte eller e-postmøte.

På bakgrunn av møtekalender lagt ut på kommunale og fylkeskommunale nettsider har vi prøvd å finne ledige datoar.

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 ---

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 typane transport.

Kunnskapsgrunnlaget 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 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.*

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 innretningar.
- 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. - - - Motorkøyretøy er framandelement i verneområda, og med mange motoriserte køyretøy er det vanskeleg å halde kontroll med ulovleg bruk av desse.

*For betjente hytter som ligg inne i verneområda er det behov for å kunne transportere personalet som driv hyttene. Dette gjeld Skogadalsbøen, Glitterheim (vegtilknytning), Memurubu (båttransport) og Gjendebu (båttransport). Med "transport av personale til turisthyttene" forstås forvaltningsstyresmakta inn- og 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.

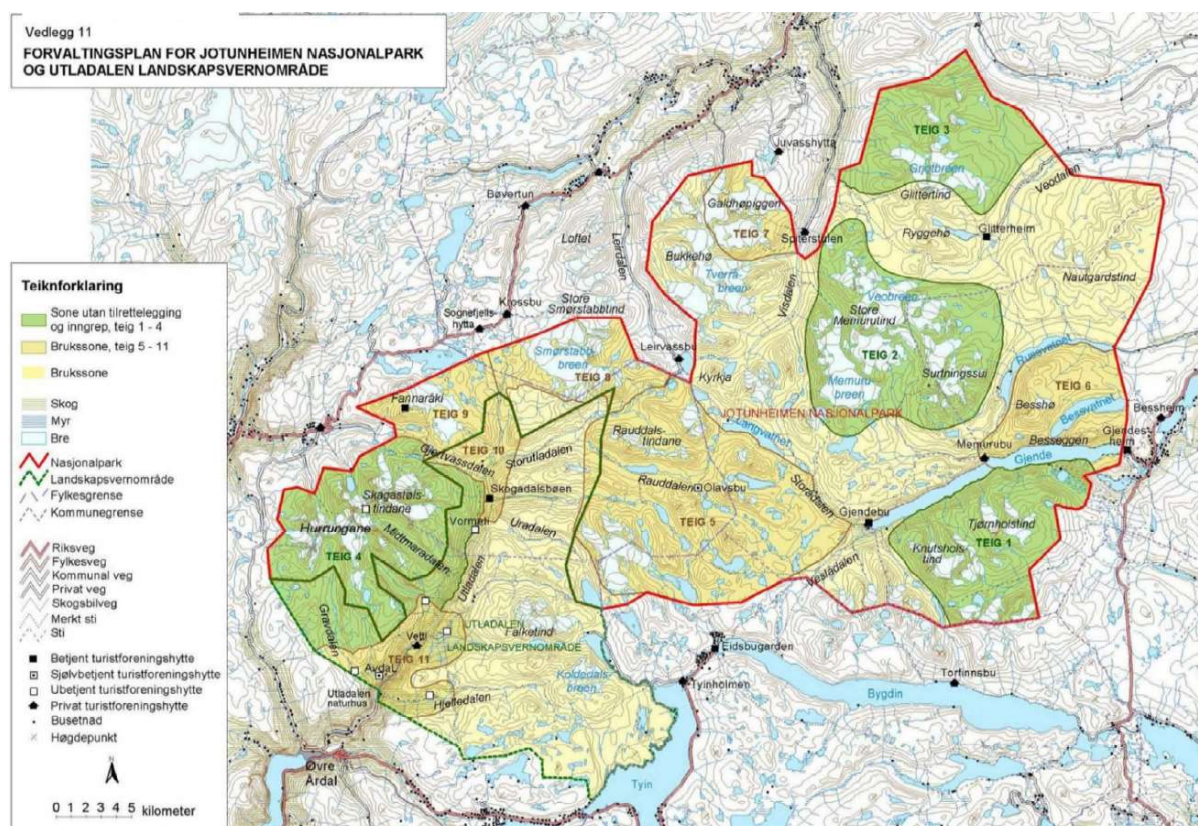
Når det gjeld vinterløyper er følgjande lagt til grunn i kap. **8.7. KVISTING AV SKILØYPER**

«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 ønskeleg 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, Fannaråkytta, 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 (Fannaråkytta, 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. Sykkeltleiga er viktig for å forenkla 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, Fannarákhytta, 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 trekkvegar 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 miljøforsvarlige 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 forstyrrande 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 hekkeplassen (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 Tyinområdet 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). Vilkaåret 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 berrmarkskjøring.

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 sårbar 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 rovfugllokaltetar 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 forstyrning 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 Tyinområdet 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 rovfugllokaltetar kan kvistast til vinterferien med oppstart 10. februar. Det blir arbeidd vidare med dette spørsmålet i revidert forvaltningsplan.

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 barmarkskøyring 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 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

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 Tyinområdet via Koldedalen-Uradalen. Helikoptertransport skal ikkje skje frå Årdal via Utladalen til påske eller på våren eller sommaren. Suppleringstransport etter 15 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 15. 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 15 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 mannskapet.
- 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 leigekøyring 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.

Arkivsaksnummer: 2022/12048-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 19.01.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	6/2023	24.01.2023

Jotunheimen NP- Dispensasjon - 2023 - Basestasjon på Ryggjehøhaugan - Telenor Infra AS

Innstilling fra forvalter

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen avslår dispensasjonssøknad fra Telenor Infra AS om etablering av en basestasjon for mobilnettet (Greensite) på Ryggjehøhaugan i Jotunheimen nasjonalpark.

Plassering av en ny installasjon på en eksponert lokalitet nesten 2 km lenger inn i nasjonalparken enn eksisterende inngrep vil påvirke landskapet negativt, og vil i tillegg medføre oppstyking og redusering av arealene uten tilrettelegging og inngrep. Tiltaket er i strid med det overordna verneformålet om «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», og det vil påvirke verneverdien vakkert og eigenarta landskap i negativ retning. Vilkårene for å gi dispensasjon i medhold av naturmangfoldlova § 48 er dermed ikke oppfylt, da det her er stilt krav om at eventuelle tiltak «ikke strider mot verneformålet og ikke påvirker verneverdiene nevneverdig». Begge vilkår må være oppfylt.

Det vises ellers til overordna føringer gitt i Miljøverndepartementets skriv av 14.11.2012 – *Retningslinjer ved behandling av søknader om utbygging av nødnett i verneområdene* – og til brev av 02.03.15 fra Klima- og miljødepartementet (KLD) som gir retningslinjer for presedens i byggesaker med dispensasjonsvurdering etter naturmangfoldlova § 48.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- Søknad fra Telenor Infra AS, videresendt fra Statskog ved e-post av 07.12.2022.
- E-postutveksling med Statskog og Lom fjellstyre ang. avklaring på saksbehandling.
- E-post av 08.12.22 fra daglig leder for Lom fjellstyre – presisering av at fjellstyret ikke har tatt stilling i saka.
- Miljøverndepartementet – Skriv av 14.11.2012 – *Retningslinjer ved behandling av søknader om utbygging av nødnett i verneområdene*
- Brev av 02.03.15 fra KLD – *Retningslinjer for vurdering av presedens i byggesaker etter naturmangfoldloven § 48*
- Vedtak av 14.08.2020 – dispensasjon for etablering av relestasjon for breiband til Glitterheim Turisthytte - DNT Oslo og Omegn.

Saksopplysninger

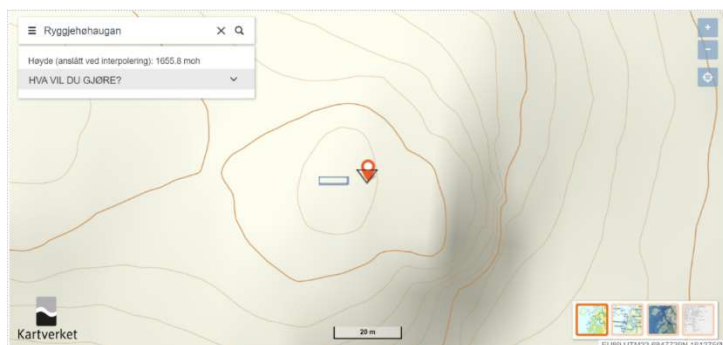
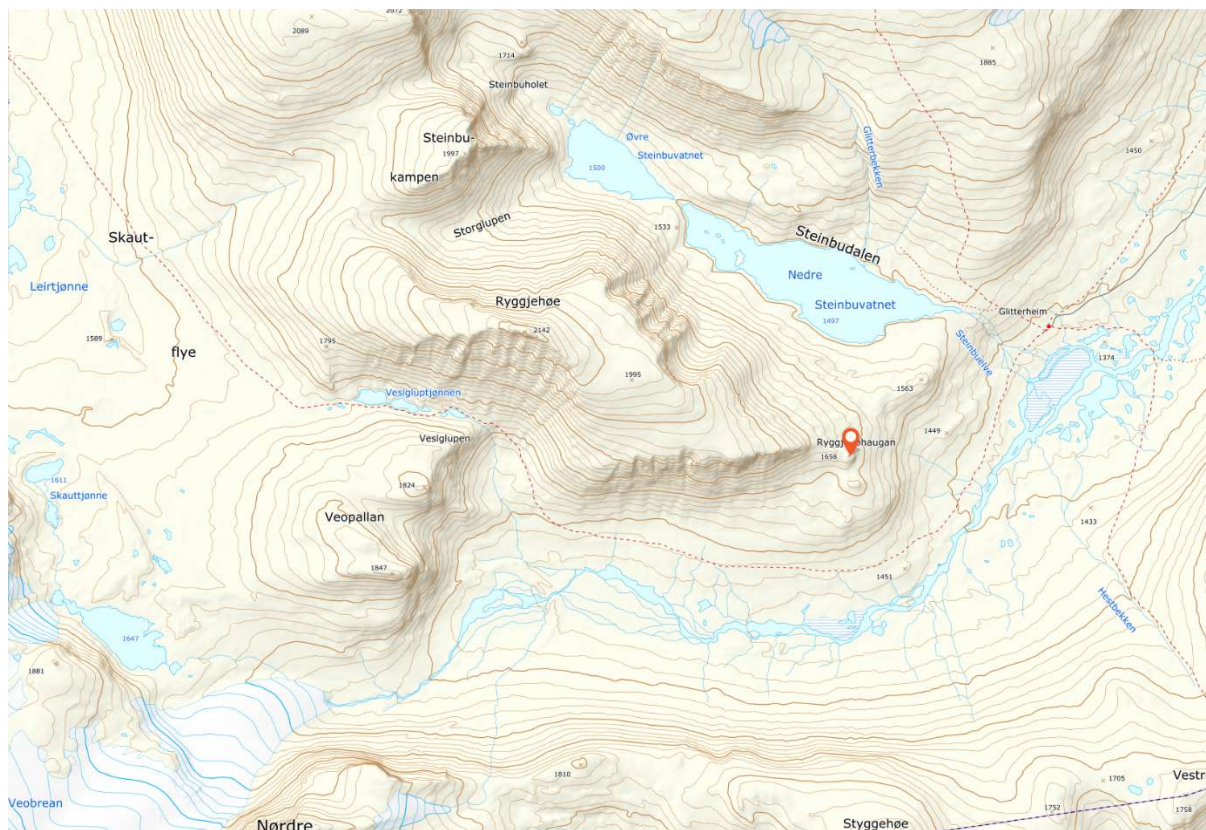
Telenor Infra AS har ved e-post 25. oktober 2022 sendt en henvendelse til Statskog med ønske å etablere en ny basestasjon for mobilnettet på Ryggehøhaugan. Den beskrives som en såkalt «Green site»; dvs. at den skal være selvforsynt mtp. energi, ved hjelp av solceller og brenselceller. På tegning som følger søknaden er det brukt navnet Glitterheim, men lokalisering er på Ryggehøhaugan 1658 m.o.h. – nesten 2 km i luftlinje fra Glitterheim.



Glitterheim fikk i 2020 etablert en relestasjon for nødvendig internetforbindelse til turisthytta.

Søknaden er vidersendt fra Statskog, etter en dialog mellom Statskog, Lom fjellstyre og nasjonalforvalter, der en kom fram til at behandling etter strengeste regelverk – verneforskrift for Jotunheimen nasjonalpark – er det mest hensiktsmssige.

Søknaden har vedlegg som viser plassering på kart, illustrasjonsfoto og byggetegninger:





Teiknforklaring

- Sone utan tilrettelegging og inngrep, teig 1 - 4
- Brukesone, teig 5 - 11
- Brukssone

Ryggjehøhaugen ligger i såkalt «brukssone» mellom teigene 2 og 3 vist som vernesoner uten tilrettelegging og inngrep. Det er store naturkvaliteter også i områder med brukssone. Det er anledning til vedlikehold og videreføring av den etablerte strukturen med merka ruter og tilhørende installasjoner som bruer og skilt. Overordna strategi i forvaltningsplanen:

«Tilrettelegginga som er i området i dag kan med få unntak haldast vedlike eller fornyast. Utanom mindre justeringar/endingar skal ikkje koma nye tiltak som merkte stiar, byggverk m.m (vil berre bli vurdert i heilt spesielle tilfelle). Auke i overnattingskapasiteten ved hyttene vil bli vurdert i høve til verknaden på naturmiljøet og som følgje av auke over lang tid. Det skal ikkje skje ytterlegare tilrettelegging for ferdsel til dei sentrale delane av brukssona.»

Naturmangfaldlova

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.

Tiltaket må vurderes opp mot formålsparagrafen (§ 1) i verneforskrifta:

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

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

Dispensasjonsregelen i § 48 kan ikke brukes for å utvide rammene for vernevedtaket, men skal fange opp uforutsatte eller spesielle tilfeller som ikke var vurdert på vernetidspunktet. Søknaden blir vurdert etter de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldlova (nml) §§ 8-12.

Presedens

Brev av 02.03.15 fra Klima- og miljødepartementet (KLD) gir retningslinjer for presedens i byggesaker med dispensasjonsvurdering etter naturmangfoldlova § 48, jf. utdrag:

«Presedensvurderingen bør være så konkret som mulig. Presedensfaren skal være reell og ikke hypotetisk. En konkret presedensvurdering vil bidra til likebehandling og ivareta hensynet til rimelighet. Dette vil øke forståelsen for verneforvaltningen.

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 hytter 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 landskapsvernområder), 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.»

Vurdering

Miljøverndepartementets skriv av 14.11.2012 angir overordna retningslinjer for behandling av søknader om utbygging av nødnett i verneområdene, der det bl.a. vises til følgende:

”Det skal ikke bygges nye basestasjoner eller master i nasjonalparkene, med unntak for mindre masteforhøyelser på eventuelt eksisterende stasjoner/ master for å få plass til å henge opp nødnettanten. Dersom hensynet til liv og helse tilsier bygging av nye basestasjoner i nasjonalparker må dette likevel konkret vurderes i noen få enkelttilfeller. Så langt det er mulig skal man søke å unngå plassering av nye basestasjoner eller master i andre verneområder, inngrepsfrie områder og andre verdifulle naturområder.”

Denne føringen, samt en streng vurdering av nødvendighetskriteriet i lovens § 48, gjør at skjønnsrommet samlet sett i denne typen saker blir forholdsvis lite. Men forvaltningsmyndigheten skal med grunnlag i tilgjengelig kunnskap om prosjektet og kunnskap om effekter på verneverdiene, vurdere om en dispensasjon bør gis.

Det er altså svært strenge føringer også når det gjelder utbygging av nødnettet, og her er det snakk om en ordinær basestasjon. Den kan selvfølgelig ha nytteverdi for redningstjenesten og andre som ferdes i området, men topografien i Jotunheimen gjør at en ikke kan forvente mobildekning over alt. De som ferdes i fjellområdene må ta høyde for variabel mobildekning.

Omsøkt plassering vil medføre ei utviding av sone med tekniske inngrep med nesten to km innover i nasjonalparken fra Glitterheim. Ryggjehøhaugan ligger i lysegul sone der det enkel tilrettelegging i form av merka stier/ruter skal kunne videreføres, men det er ikke åpnet for nybygging eller nye installasjoner der det ikke er etablert noe lignende fra før.

Et nytt inngrep på Ryggjehøhaugan vil redusere arealet av inngrepsfri natur mellom Veodalen og Visdalen vesentlig, og det å åpne for et slik inngrep midt inne i nasjonalparken vil være klart i strid med verneformålet: «*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.*» Det sammenhengende området som er mer enn 5 km fra inngrep vil bli oppdelt, og arealene som er mer enn 3-5 km og 1-3 km fra inngrep vil reduseres tilsvarende, dersom en åpner for nybygg lenger inn i nasjonalparken enn turisthytta Glitterheim som var etablert lenge før parken ble oppretta.



Beregning i Naturbase viser vesentlig reduksjon i areal inngrepsfri natur som påvirkes av et tenkt tiltak i punktet markert med trekant (Ryggjehøhaugan):



Figurene over viser tydelig at inngrepet vil være i konflikt med formålet om å bevare et *stort, samanhengjande og villmarksprega naturområde*, som var en vesentlig begrunnelse for etablering av Jotunheimen nasjonalpark.

Vurdering av presedens tilsier at en må regne med flere søknader av lignende karakter dersom en først åpner for bygging av en frittstående basestasjon i et område uten andre installasjoner fra før. Det er flere områder i nasjonalparken uten mobildekning, og det å etablere nybygg innen urørte og inngrepsfrie naturområder for å oppnå økt mobiledekning vil medføre at det urørte villmarkspreget gradvis vil bli oppstykket og endret. En dispensasjon her vil både skape uheldig presedens og være i direkte strid med det overordnede verneformålet som 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.»

Bygging av en basestasjon med 18 m høg antennemast langt inne i nasjonalparken vil påvirke verneverdien *vakkert og eigenarta landskap* i negativ retning. Vilklårene som må være oppfylt for eventuelt å kunne vurdere dispensasjon i tråd med føringene gitt i naturmangfoldlova § 48 er derfor ikke oppfylt.

Artskart viser ikke spesielle registreringer ved Ryggjehøhaugen – jf. naturmangfoldlova (nml) § 8 om kunnskapsgrunnlaget. Området er ikke systematisk kartlagt, men området kan likevel ha potensiale som vokseplass for flere interessante arter, jf. nml §§ 9 og 10 om føre-var-prinsippet og økosystemtilnærming og samla belastning.

Konklusjon

Vurderingene over viser at vilklårene for å kunne vurdere en dispensasjon i medhold av naturmangfoldlovas § 48 om at tiltaket ikke skal være i strid med verneformålet eller påvirke verneverdiene vesentlig ikke er oppfylt. Også vurderingene om presedens og føre-var-prinsippet tilsier at det ikke er grunnlag for å gi dispensasjon etter nml § 48 – jf. overordnede føringer i brev av 02.03.15 fra Klima- og miljødepartementet (KLD) om retningslinjer for presedens i slike saker.

Saksframlegg

Arkivsaksnummer: 2022/11372-5

Saksbehandlar: Eldrid Nedrelo

Dato: 19.01.2023

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	7/2023	24.01.2023

Jotunheimen NP - Utladalen LVO - Dispensasjon - 2023 - 2025 - Kjentmannskøyring - Norsk Folkehjelp Årdal

Innstilling frå forvaltar

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gjev Norsk Folkehjelp Årdal løyve til kjentmannskøyring i perioden 2023-2025. Løyvet er gjeve i medhald av § 3 pkt. 6.3 a) i verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. Løyvet gjeld aktivitet i tråd med godkjent øvingsplan slik det går fram av tabellen nedanfor:

Tidsrom 2023	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 1. april	7	Kjentmannstur med RK til Skogadalsbøen	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen Jotunheimen NP og Utladalen LVO	1 (2)	4 frå Årdal Folkehjelp
6. februar – 9. april 2023	8	Kjentmannstur	Vettismorki Utladalen LVO	1	4
23. januar – 1. april 2023	9	Kjentmannstur/øving	Fardalen – Gravdalen Utladalen LVO	1	4
23. januar – 1. april 2023	12	Kjentmannstur/øving Samkøyrast med Grindaheim RK.	Olavsbu/Leirvassbu Jotunheimen NP Utladalen landskapsvernområde	1	4
Tidsrom 2024	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 1. april 2024	9	Kjentmannstur	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen	1	10, 4 om ikkje samkøyring*

			Utladalen LVO Jotunheimen NP		med andre korps
20. mars – 1. april 2024	11	Kjentmannstur	Ingjerdbu Utladalen LVO	1	4
Tidsrom 2025	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 1. april 2025	9	Kjentmannstur	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen Utladalen LVO Jotunheimen NP	1 (2)	8, 4 om ikkje samkøyring med andre korps*
20. mars – 1. april 2025	11	Kjentmannstur	Ingjerdbu Utladalen LVO	1	4

* Vest politidistrikt har godkjent kjentmannsturen med vilkår om at tal snøskuterar vert redusert til 4 om ikkje turen blir samkøyr med andre korps. Politiet og nasjonalparkstyret oppmodar om at turen gjennomførast på 1 dag. Vest politidistrikt har godkjent inntil 10 snøskuterar på strekinga i 2023 og 2024, og inntil 8 snøskuterar i 2025, føreset at turen er samordna med andre korps.

Løyvet gjeld med følgjande vilkår:

- Bruk av snøskuter skal avgrensast til ruta som er godkjent av Vest politidistrikt, og i samsvar med øvingsplanen. Køytinga, tal dagar og tal snøskuterar skal avgrensast til det som er strengt naudsynt.
- Kjentmannsturane skal så langt det er mogleg samordnast med hjelpekorpsa Luster, Grindaheim og Lom, slik at turane vert køyrt samla og til ein dag pr. år, jf. godkjend øvingsplan.
- Under køyting skal det takast omsyn naturverdiar og evt. folk på tur i området. Dersom det er villrein i området under køyting, må køytinga utsetjast for ikkje å uroa dyra.
- SNO skal varslast på førehand, vil kunne gi melding om det må takast spesielle omsyn til villrein, og om naudsynt utsette køytinga.
- Snøskuterar tilhøyrande Norsk Folkehjelp Årdal skal vere merka med organisasjonen sin logo. Dersom det vert brukt andre snøskuterar som hjelpekorpsset disponerer, skal desse merkast slik at det går fram at dei er i hjelpekorpsset si teneste.
- Utskrift av dispensasjon skal vera med på turane, slik at øvingsleiar kan vise denne ved eventuell kontroll.
- Dato, tal på snøskuterar, tal turar og køyrerute skal rapporterast til nasjonalparkforvaltar snarast råd etter øvinga, og seinast innan 1. mai kvart år.
- Forvaltninga ber om at evt. observasjonar av villrein vert teke med i rapporten.

Politiet varslar gjennom utsending av køyreordre før kvar kjentmannstur, jf. retningslinjer for kjentmannskøyting i verneområde.

Vi gjer merksam på at dette løyvet er handsama i medhald av verneforskriftene, og at det i tillegg må innhentast samtykke frå grunneigarar.

--- slutt på innstilling ---

Dokument i saka

- Øvingsplan 2023-2025 – Norsk Folkehjelp Årdal, med Vest politidistrikt si godkjenning/vedtak, oversendt 30.12.2022.
- Uttale frå nasjonalparkforvaltar v/e-post av 24.11.2022.
- Øvingsplan for kjentmannskøyering 2023-2025 – Norsk Folkehjelp Årdal, oversendt frå Vest politidistrikt for uttale frå nasjonalparkforvaltar.
- Forvaltningsplan for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde

Retningslinjer om redningstenestenes bruk av snøscooter i utmark og i verneområder, datert 15. mai 2020.

www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinjer-om-redningstjenestens-bruk-av-snoskuter-i-utmark-og-i-verneomrader/id2836409/

Saksopplysningar

Søknaden

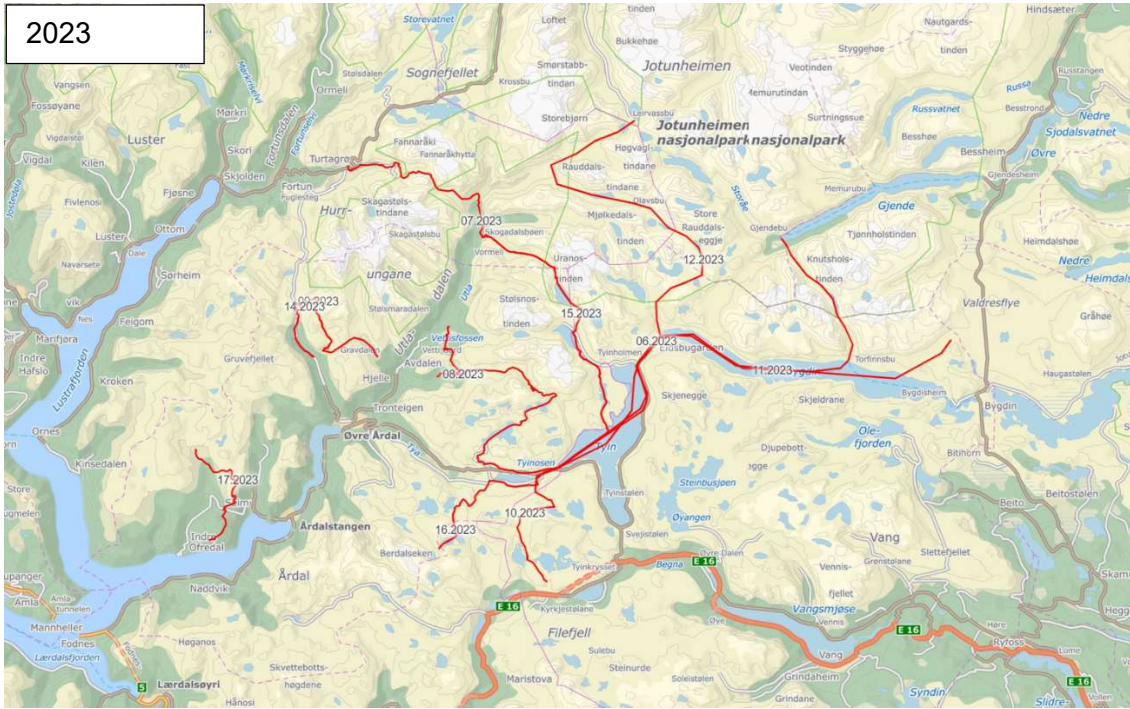
Norsk Folkehjelp Årdal har lagt fram øvingsplan med behov for kjentmannskøyering for kvart av åra 2023 og 2025. Seks av kjentmannsturane omfattar areal innan nasjonalparken/landskapsverneområdet i 2023, tre av kjentmannsturane omfattar areal innan nasjonalparken/landskapsverneområdet i 2024 og tre av kjentmannsturane omfattar areal innan nasjonalparken/landskapsverneområdet i 2025. Folkehjelpen i Årdal har lagt opp til samarbeid med Røde Kors Hjelpekorps i nabokommunane Luster og Vang, evt. Norske Redningshunder på nokre av turane.

Folkehjelpen søker om kjentmannskøyering etter følgjande ruter i verneområda:

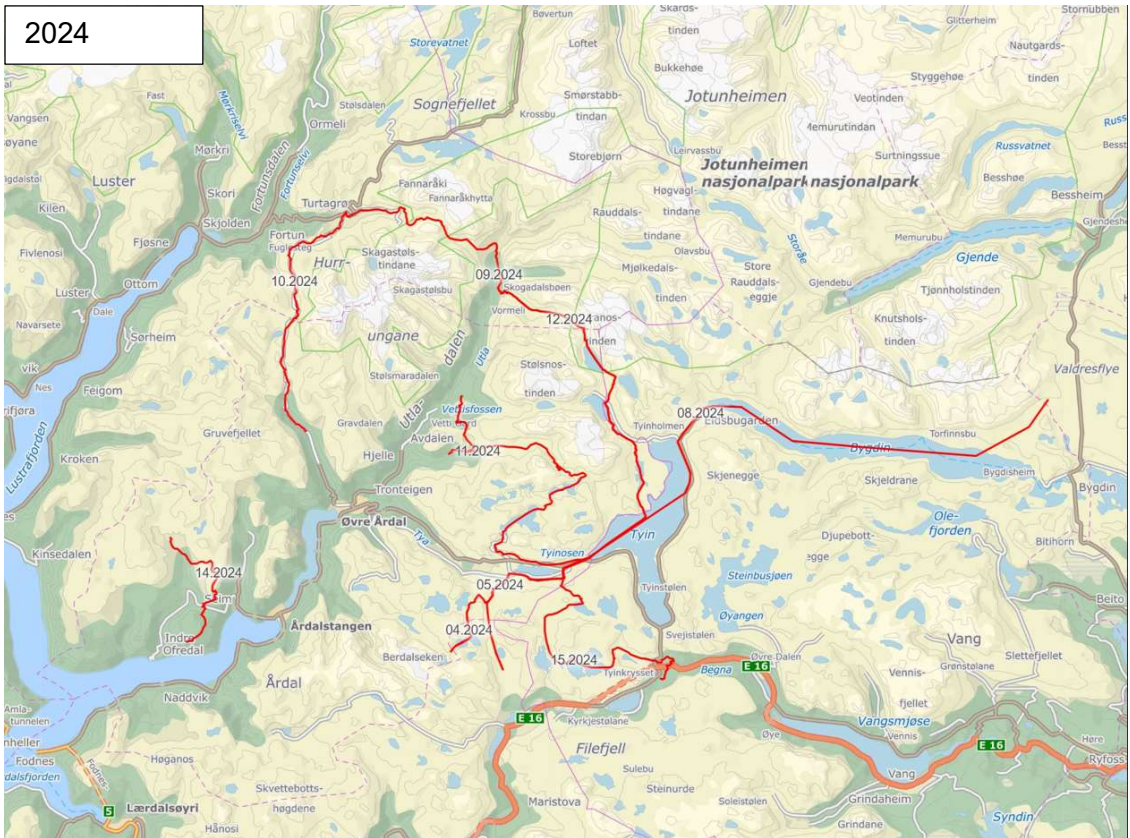
Tidsrom 2023	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 7. mai 2023	7	Kjentmannstur med RK til Skogadalsbøen	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen Jotunheimen NP og Utladalen LVO	2	10
6. februar – 9. april 2023	8	Kjentmannstur	Vettismorki Utladalen LVO	2	4
23. januar – 7. mai 2023	9	Kjentmannstur/øving	Fardalen – Gravdalen Utladalen LVO	1	4
23. januar-7. mai 2023	11	Kjentmannstur/øving	Torfinnsbu/Gjendebu Jotunheimen NP	4	1
23. januar –	12	Kjentmannstur/øving	Olavsbu/Leirvassbu Jotunheimen NP	4	1

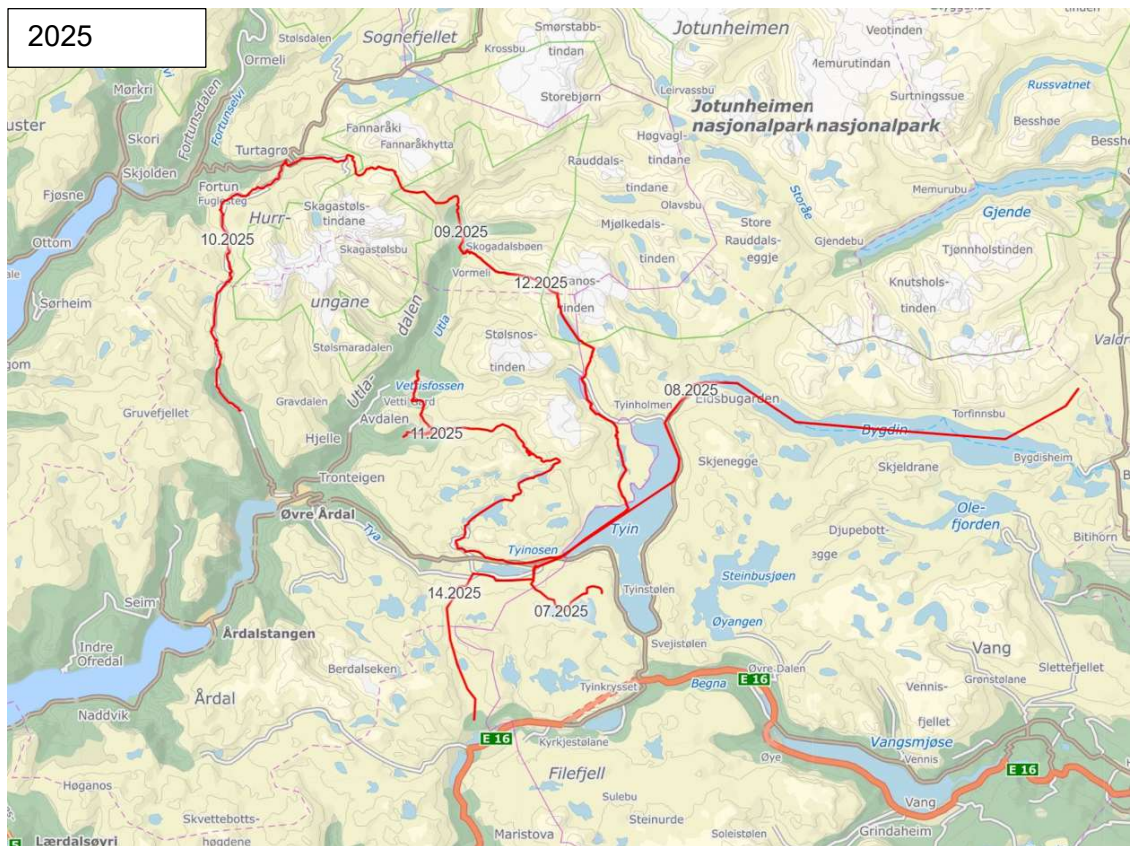
7. mai 2023					
20. mars – 4. juni 2023	15	Kjentmannskøyning	Tyinosen – Skogadalsbøen Utladalen LVO Jotunheimen NP	4	2
Tidsrom 2024	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 7. mai 2024	9	Kjentmannstur	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen Utladalen LVO Jotunheimen NP	1-2	10
20. mars – 4. juni 2024	11	Kjentmannstur	Ingjerdbu Utladalen LVO	1	4
20. mars – 4. juni 2024	12	Kjentmannstur	Skogadalsbøen Utladalen LVO Jotunheimen NP	2	4
Tidsrom 2025	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 7. mai 2025	9	Kjentmannstur	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen Utladalen LVO Jotunheimen NP	1-2 (overnatting Skogadalsbøen)	8
20. mars – 4. juni 2025	11	Kjentmannstur	Ingjerdbu Utladalen LVO	1	4
20. mars – 4. juni 2025	12	Kjentmannstur	Skogadalsbøen Utladalen LVO Jotunheimen NP	2	4

2023



2024





Vurdering – Vest politidistrikt

Vest politidistrikt har vurdert søknaden og vedteke godkjent øvingsplan. Politiet har følgjande merknader til den omsøkte øvingsplanen for areala innanfor nasjonalparken/landskapsvernområdet:

- ID 8 Kjentmannstur til Vettismorki (2023)
 - Politiet godkjenner kjentmannsturen med atterhald om at turen blir gjennomført på 1 dag.
 - Anna øvingsaktivitet, som ikkje kan gjennomførast som ein del av kjentmannsturen, skal leggast utanfor verneområdet.
- ID 12 Kjentmannstur Olavsbru/Leirvassbu (2023)
 - Samkøyrast med Grindaheim RHK.
 - Gjennomførast innan 1. april.
- For ID 7 (2023) og ID 9 (2024 og 2025) Kjentmannstur Turtagrø – Skogadalsbøen – Tynosen
 - Politiet ber om at Årdal Folkehjelp så langt det let seg gjere, gjennomfører denne turen på 1 dag. Tal snøskuterar må reduserast til 5 skuterar, med mindre turen bli samkøyrst med andre korps, eks. Luster RK.
 - Politiet ventar at det blir køyrst opp sikkert GPS-spor som blir delt med andre medlem i korpset.
 - Kjentmannsturen skal gjennomførast innan 1. april.

Følgjande aktivitet vart ikkje godkjent innanfor nasjonalparken/landskapsvernområdet i omsøkt plan:

- ID 11 Kjentmannstur Torfinnsbu/Gjendebu 2023
- ID 15 Kjentmannstur Tynosen – Skogadalsbøen 2023. Dekka av ID 7.

- ID 12 Kjentmannstur Skogadalsbøen 2024-2025. Dekka av ID 9.

Føremålet med øvingane er å førebu seg på eventuelle søk eller redningsaksjonar i området, og kvalitetssikre vegval, oppdatere GPS-ruter samt å undersøke dekningsforhold.

Vest politidistrikt har godkjent slik plan:

Tidsrom 2023	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 1. april	7	Kjentmannstur med RK til Skogadalsbøen	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen Jotunheimen NP og Utladalen LVO	1 (2)	5 frå Årdal Folkehjelp
6. februar – 9. april 2023	8	Kjentmannstur	Vettismorki Utladalen LVO	1	4
23. januar – 1. april 2023	9	Kjentmannstur/øving	Fardalen – Gravdalen Utladalen LVO	1	4
23. januar – 1. april 2023	12	Kjentmannstur/øving Samkøyrast med Grindaheim RK.	Olavsbu/Leirvassbu Jotunheimen NP Utladalen landskapsvernområde	4	1
Tidsrom 2024	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 1. april 2024	9	Kjentmannstur	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen Utladalen LVO Jotunheimen NP	1	10, 4 om ikkje samkøyring med andre korps
20. mars – 1. april 2024	11	Kjentmannstur	Ingjerdbu Utladalen LVO	1	4
Tidsrom 2025	ID	Føremål	Område	Tal dagar	Tal køyretøy
6. februar – 1. april 2025	9	Kjentmannstur	Turtagrø – Skogadalsbøen – Tyinosen Utladalen LVO Jotunheimen NP	1 (2)	8, 4 om ikkje samkøyring med andre korps
20. mars – 1. april 2025	11	Kjentmannstur	Ingjerdbu Utladalen LVO	1	4

Verken villreinnemnda eller villreinutvalet for Vest-Jotunheimen villreinområde har kome med uttale til planen.

Heimelsgrunnlag

Delegering

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

Verneformål – forskrift

Omsynet til verneverdiane i området er vurdert, særleg i forhold til dyrelivet og friluftsliv som er mest relevant i dette tilfellet, jf. verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde av 14.11.14 §§ 2.

Føremålet med Jotunheimen nasjonalpark er å «*ta vare på eit stort, samanhengande og villmarksprega naturområde i overgangen mellom austlandsk og vestlandsk fjellnatur som inneheld særprega og representative økosystem og landskap utan tyngre inngrep.*

Vidare er formålet med vernet å ta vare på:

– *Eit høgfjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi*

– ---

– ---

– ---

– ---

– *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 Utladalen landskapsvernområde 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.*

– ---

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

I utgangspunktet er det forbod mot all motorferdsel i nasjonalparken og landskapsvernområdet, jf. verneforskriftene §§ 3, pkt. 6.1. Etter verneforskriftene pkt. 6.2 a) er reglane i pkt. 6.1 ikkje til hinder for «*Motorferdsel i samband med militær operativ verksemd og tiltak i samband med ambulanse, politi-, brannvern-, rednings- og oppsynsverksemd, samt gjennomføring av skjøtsels- og forvaltningsoppgåver bestemt av forvaltningsstyresmakta. Regelen gjeld ikkje øvingskøyring.*» Forskriftene opnar likevel for at forvaltningsstyresmakta kan gi dispensasjon **til øvingskøyring** i medhald av § 3 pkt. 6.3.a): «**Øvingskøyring for formåla som er nemnde i pkt. 6.2 a).**»

Forvaltningsplan

Forvaltningsplanen er ikkje oppdatert etter revidert verneforskrift som vart godkjend 14.11.14, men utkastet frå 2008 har vore nytta som rettleiande dokument. Turisthyttene og dei kvista løypene mellom dei ligg i såkalla brukssone med store naturkvalitetar.

Forvaltningsplanutkastet understrekar at: «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.»

Naturmangfaldlova

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

Presedens

Det er mange hjelpekorps som soknar til Jotunheimen og Utladalen og dei har i prinsippet kvar sin «primærteig» med utgangspunkt i dei mest nytta utfartsområda som soknar til verneområda. Fjellområdet er utsett for ver og vind, og særleg dei indre delane har behov for fleire «inngangar» slik at redningstenesta kan koma seg inn frå ulike kantar. Under større redningsaksjonar kan hjelpekorpsa ha behov for assistanse frå nabokorps. Det er store område som skal dekkast, og det er viktig at kompetansen lokalt vert bygd opp i fellesskap mellom dei ulike hjelpekorpsa som naturleg soknar til Jotunheimen. Det er etablert praksis både i Vågå, Luster og Årdal at dei i ein viss grad kombinerer kjentmannskøyring med oppdrag innan transport og løypestikking. Med bakgrunn i retningslinjene om redningstjenestens bruk av snøskuter i utmark og i verneområder, dannar ikkje kjentmannskøyringa presedens i andre saker.

Vurdering

Jotunheimen og Utladalen er viktige friluftsområde, med god infrastruktur i form av kvista løyper og turishytter. Tradisjonelt har påska vore den viktigaste utfartsperioden vinterstid, men vi ser tendens til auka turaktivitet i større delar av året. Den frivillige redningstenesta er viktig for sikkerheita til folk på tur, og korpsa har behov for å bli kjent gjennom kjentmannsturar, slik at redningsaksjonar kan gjennomførast effektivt og med høg sikkerheit for eigne mannskap.

Samtidig er det viktig at øvingsaktiviteten tek omsyn til verneformål og verneverdiar, t.d. dyreliv innanfor verneområda. Kjentmannskøyringa må avgrensast til det som er strengt naudsynt både i tid og rom. All øvingskøyring som kan leggst utanfor eit verneområde, skal leggst utanfor eit verneområde, jf. Retningslinjer om redningstenestenes bruk av snøscooter i utmark og i verneområder. Dette er også understreka i Vest politidistrikt si godkjenning/vurdering av søknaden. Dvs. at øving av ferdigheiter/RK-disiplinar, skred- og søksøvingar m.m. skal skje utanfor verneområde.

Forvaltningsstyremakta skal etter retningslinjene vurdere om søknadane kan vere i strid med formålet med vernevedtaket eller om det kan påverke verneverdiane negativt.

Friluftsliv er ein del av verneformålet for verneområdet, og den frivillige redningstenesta er viktig for allmennheita si utøving av friluftsliv. Hjelpekorpsset og politiet har vurdert eit særleg behov for å drive kjentmannskøyring som går inn i Jotunheimen og Utladalen frå Tynosen, Eidsbugarden og Turtagrø.

Vest politidistrikt har godkjent kjentmannsturar etter fire ruter.

Ruta Turtagrø-Skogadalsbøen – Tynosen går gjennom Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. På denne strekninga kan det vere aktuelt å samordne turen med Røde Kors Hjelpekorps frå Luster og Vang. Vest politidistrikt har godkjent kjentmannsturen med vilkår om at tal snøskuterar vert redusert til 4 om ikkje turen blir samkøyrert med andre korps. Det er sett vilkår om at turen skal gjennomførast før 1. april av omsyn til villrein, og med oppmoding om at turen gjennomførast på 1 dag. Vest politidistrikt har godkjent inntil 10 snøskuterar på strekninga i 2023 og 2024, og inntil 8 snøskuterar i 2025, føreset at turen er samordna med andre korps.

Ruta til Vettismorki/Ingjerdbu går gjennom Utladalen landskapsvernområde frå Tynosen. Vest politidistrikt har sett vilkår om at turen skal gjennomførast før 1. april.

Ruta Fardalen – Gravdalen går gjennom Utladalen landskapsvernområde. Vest politidistrikt har sett vilkår om at turen skal gjennomførast før 1. april.

Ruta Olavsbu/Leirvassbu frå Eidsbugarden går gjennom Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. Vest politidistrikt har godkjent kjentmannsturen med vilkår om at turen skal samkøyrast med Grindaheim RK og at han skal gjennomførast før 1. april.

Naturverdiane i området er godt dokumentert både gjennom forvaltningsplan, skjøtselsplan og etter mange års forvaltningspraksis, jf. nml § 8 (kunnskapsgrunnlaget). Det vart gjennomført sårbarheitskartlegging for fugl i Vest-Jotunheimen i 2018, med særleg fokus på rovfugl, og data om villrein er godt dokumentert gjennom fagnotat om kunnskapsstatus for villrein i Vest Jotunheimen (Øyjordet, I. 2016).

Motorisert ferdsel frå snøskuter vil kunne forstyrre fugl og vilt. Det er difor viktig å vurdere omfang av ferdsel og auka grad av forstyrning jf. nml §10 (økosystemtilnærming og samla belastning). Kjentmannskøyringa er del av den samla belastninga i desse områda. Av omsyn til verneformål og verneverdiar er det særleg omsynet til villrein som bør vega tungt. Reinen er særleg sårbar når det nærmar seg trekktid, dvs. i starten av april og i kalvingstida, men reinsdyra er sårbare for forstyrningar også tidlegare på vinteren, og ein bør i størst mogleg grad unngå motorferdsel i området rundt Hurrungane og Helgedalen vinterstid.

Motorferdsel kan også vera til skade for hekkande rovfugl, særleg kongeørn og jaktfalk er utsett tidleg på vinteren i etableringsfasen. Det er hekkande rovfugl innanfor området, men det er ikkje merka av sårbarheitssoner der dei aktuelle skutertraseane er lagt. Ved å setja vilkår om å avgrense talet på skuterar som køyrer og tal dagar/turar, vert forstyrninga redusert.

Føre-var-prinsippet, jf. nml. § 9 er tillagt vekt ved at kjentmannskøyringa er avgrensa i tid og rom (tal turar og tal ruter i området), og med vilkåra som blir sett for løyvet om at det skal takast omsyn til evt. villrein i området.

Kjentmannskøyringa vil truleg ikkje føra til miljøforringing, og nml. § 11 (kostnadane ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar) er difor ikkje vurdert i denne saka. Snøskuter er den mest aktuelle transportmetoden for redningsoppdrag, og må difor nyttast på kjentmannsturane. Det er normalt mykje snø i perioden politiet har godkjent kjentmannskøyring, og det er liten fare for køyreskade på bar mark. Køyringa vert vurdert som miljøforsvarleg sett i høve formålet jf. nml § 12 (miljøforsvarlige teknikkar og driftsmetodar).

Konklusjon:

Med dei vilkåra som er sett for godkjenninga frå Vest politidistrikt, og vurderingane etter nml. §§ 8 – 12, meiner forvaltar at kjentmannsturane ikkje er i strid med verneformålet, og at dei ikkje påverkar verneverdiane i særleg grad. Det vert difor tilrådd løyve til kjentmannsturane med heimel i verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde §§ 3 pkt. 6.3 a). Dersom villreinen har tilhald i området på det tidspunktet ei øving er planlagt, må det vurderast å utsetje kjentmannsturen.

ST 8/2023 Eventuelt