

Arkivsaksnr: 2017/3048-4

Saksbehandler: Carl S. Bjurstedt

Dato: 13.06.2017

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Dovrefjell nasjonalparkstyre	39/2017	15.06.2017

Sak - Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark - Dispensasjon - Motorferdsel - 2017 - 2021 - Vedlikehold av kjøresporet Snøfjellstjønnevegen - Snøfjellstjønneveien vei- og hytteeierforening

Vedlegg:

- 1 Retningslinjer i forvaltningsplanen kap. 6.8.1 for forvaltning, bruk og vedlikehold av veier og kjørespor
- 2 Søknad om vedlikehold av kjøresporet Snøfjellstjønnevegen 2017-21- Snøfjellstjønneveien vei og hytteeierforening
- 3 Sak 091-2013 Snøfjellstjønneveien vei- og hytteeierforening - Vedlikehold av veien til Søndre Snøfjellstjønne - D-S np
- 4 Befaring 13082013 Vedlikehold kjørespor til Søndre Snøfjellstjønne
- 5 Befaring 01082014 Vedlikehold kjørespor til Søndre Snøfjellstjønne
- 6 Befaringsrapport – kjøresporet til Søndre Snøfjellstjønne 07.07.2015
- 7 Melding om aksepterte tiltak 2016 - Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark - Vedlikehold av kjørespor til Søndre Snøfjellstjønne - Snøfjellstjønneveien vei og hytteeierforening
- 8 Flyfoto av kjøresporet til Snøfjellstjønne - Tverrfjellet - Pøla - Dovrefjell-Sunndalsfjella NP - 2002 - 2009 - 2014 - sammenligning, vurdering av utvikling
- 9 Vurdering av flyfoto - Second opinion
- 10 Vedrørende søknad fra Snøfjellstjønneveien vei- og hytteforening om vedlikehold av kjøresporet fra Pershøbrona til Søndre Snøfjellstjønne med foregreininger. (Oppdal kommune v/ ordfører 12.6.2017)
- 11 Tillatelse til bruk av bil langs kjørespor Dindalen - Søndre Snøfjellstjønne for transport av ved, provinat mm til egen hytte ved Tverrfjellet innenfor Dovrefjell-Sunndalsfjella

Andre dokumenter i saken

12. Brev fra Direktoratet for naturforvaltning til Snøfjelltjønning vei- og hytteeierforening om vedlikehold av kjøresporene til Søndre Snøfjelltjønn (30.9.2003).
13. Referat fra befarings på veien mellom Pershøbrona og sørenden på Søndre Snøfjelltjønn for å se på vedlikehold som kunne utføres (30.8.2004)
14. Svar – Søknad om disp for motorferdsel på barmark – Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark – Snøfjelltjønn – Rolf Nerhoel. (Dovrefjellrådet, 1.7.2008 – avslag)
15. «Klagesaken» 2015-16 med svært omfattende dokumentasjon, samlet i arkivsak 2015/3111
16. Naturmangfoldloven – NML, kap. II om bærekraft og V områdevern - <http://bit.ly/NML-5>
17. Forskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark - http://bit.ly/Forskr_D-S_NP
18. Forskrift for Torbudalen biotopvernområde - <http://bit.ly/Forskr-Torbud>
19. Forvaltningsplan for verneområdene på Dovrefjell - <http://bit.ly/FVP-DFj>
20. Rundskriv om forvaltning av verneområder - <http://bit.ly/vernerundskriv>
21. Delegeringsreglement for nasjonalparkstyret - <http://bit.ly/DNPS-DLG-REGL>
22. Horisont Snøhetta, hovedrapporten - <http://bit.ly/HorisontSnøhetta>

Forvalters innstilling

1. Dovrefjell nasjonalparkstyre avslår søknad fra Snøfjelltjønning vei- og hytteeierforening om generell tillatelse til vedlikehold med bruk av maskiner av kjøresporet i nasjonalparken til søndre Snøfjelltjønna, Tverrfjellet og «Pøla» for årene 2017-2021.
2. Nasjonalparkstyret åpner for vedlikehold av kjøresporet godkjent i forvaltningsplan med avgrensning til «Pøla» etter konkret angivelse av sted, tiltak og begrunnelse av behov for årene 2017-2021. Dette etter befarings av forvalter eller tilstrekkelig bildedokumentasjon med posisjon. Volum av eventuelle masser som ønskes påkjørt skal angis. Nasjonalparkstyret delegerer fullmakt til å fatte vedtak til styreleder. Sakene skal legges fram i første påfølgende møte i styret.
 - a. Retningslinjer for forvaltning, bruk og vedlikehold av veier og kjørespor i forvaltningsplanens kapittel 6.8.1 skal gjelde for slike tiltak.
 - b. Nasjonalparkstyret presiserer at eventuelle tiltak skal være vedlikehold eller reparasjon, ikke opprusting av kjøresporet.
3. Nasjonalparkstyret legger til grunn at aktuelle kjørespor i årene siden nasjonalparken ble opprettet har gjennomgått en større kvalitetsheving enn forutsatt. Søker må påregne at styrets framtidige praksis vil medføre at denne standarden kan bli redusert.
4. Vedtaket er gjort etter naturmangfoldloven § 48.

Saksprotokoll i Dovrefjell nasjonalparkstyre - 15.06.2017

Behandling i møtet

Styret ønsket følgende endring i pkt. 2, 1. avsnitt: Nasjonalparkstyret delegerer fullmakt til å fatte vedtak til forvalter, ved behov i samråd med styreleder.

Vedtak

Som innstillingen, med endring fra styret
- enstemmig.

Vedtaket ble dermed slik:

1. Dovrefjell nasjonalparkstyre avslår søknad fra Snøfjelltjønning- og hytteeierforening om generell tillatelse til vedlikehold med bruk av maskiner av kjøresporet i nasjonalparken til søndre Snøfjellstjønna, Tverrfjellet og «Pøla» for årene 2017-2021.
2. Nasjonalparkstyret åpner for vedlikehold av kjøresporet godkjent i forvaltningsplan med avgrening til «Pøla» etter konkret angivelse av sted, tiltak og begrunnelse av behov for årene 2017-2021. Dette etter befaring av forvalter eller tilstrekkelig bildedokumentasjon med posisjon. Volum av eventuelle masser som ønskes påkjørt skal angis. Nasjonalparkstyret delegerer fullmakt til å fatte vedtak til forvalter, ved behov i samråd med styreleder. Sakene skal legges fram i første påfølgende møte i styret.
 - a. Retningslinjer for forvaltning, bruk og vedlikehold av veier og kjørespor i forvaltningsplanens kapittel 6.8.1 skal gjelde for slike tiltak.
 - b. Nasjonalparkstyret presiserer at eventuelle tiltak skal være vedlikehold eller reparasjon, ikke opprusting av kjøresporet.

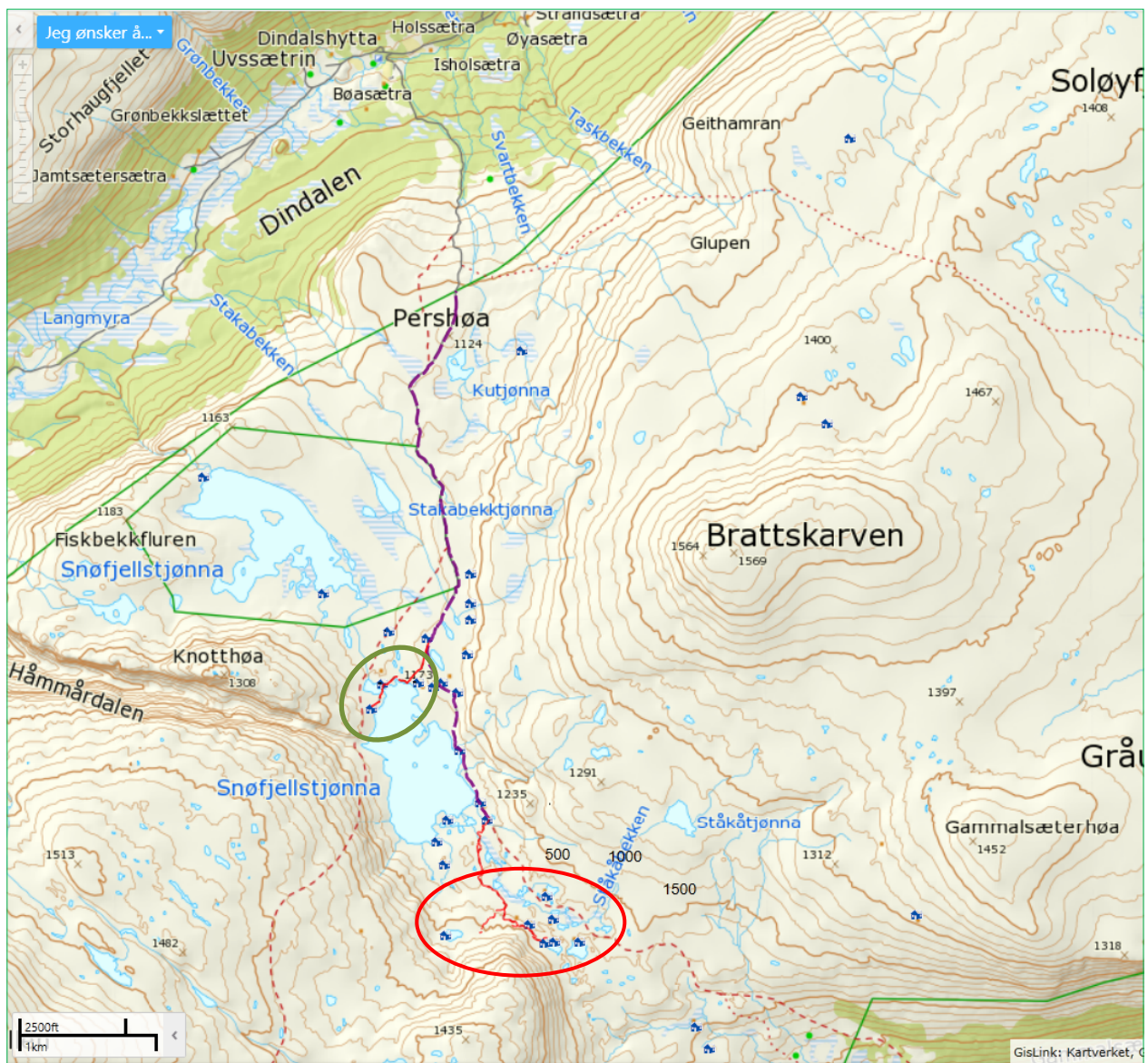
Nasjonalparkstyret legger til grunn at aktuelle kjørespor i årene siden nasjonalparken ble opprettet har gjennomgått en større kvalitetsheving enn forutsatt. Søker må påregne at styrets framtidige praksis vil medføre at denne standarden kan bli redusert.

3. Vedtaket er gjort etter naturmangfoldloven § 48.

Saksopplysninger

Snøfjelltjønning- og hytteeierforening søker (vedlegg 2) om ny tillatelse til vedlikehold av det godkjente (jf. forvaltningsplan) kjøresporet til sørenden av søndre Snøfjellstjønna. Videre vedlikehold av avgrening til «Pøla» (på nordsiden av vannet) og fra enden av godkjent kjørespor ved Søndre Snøfjellstjønna sørover langs spor etter kjøring til Tverrfjellet. Se kart neste side.

Fra nasjonalparkgrensa nord for Pershøa til enden av det godkjente kjøresporet er det ca. 4,7 km. Avstikkeren til «Pøla» er ca. 0,8 km og videre til Tverrfjellet ca. 1,3 km. For bilder av kjøresporet vises til vedlegg 6 og lenke til nettmappe med bilder i dette.



Kjørespor godkjent i forvaltningsplan: Stiplet lilla. Øvrige: Rødt (heltrukket – tydelig, stiplet – mindre tydelig. Hytter v/ «Pøla» - grønn ellipse, hytter v/ Tverrfjellet – rød ellipse.

Det har vært en lang diskusjon som ikke skal oppsummeres her om hvor langt kjøresporet går. Forvaltningsplanen fra 2006 angir at kjøresporet stopper ved sørenden av søndre Snøfjellstjønn (jf. kartet). Etter klagesak i 2016 fikk eierne av de 7 hyttene ved Tverrfjellet etter avgjørelse i Miljødirektoratet og ny behandling her dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48 til å kjøre etter oppkjørt spor som vist i kartet over inn til Tverrfjellet. Tilsvarende fikk hytteeierne langs kjøresporet til «Pøla» tillatelse etter verneforskriftens § 3 til å benytte dette sporet.

I denne saken presiserte forvalter opprinnelig (sommer 2015) ut fra tidligere uklare angivelser at tillatelsene også til Tverrfjellet og «Pøla» kun gjaldt det godkjente kjøresporet. De hytteeierne det gjaldt klaget, og nasjonalparkstyret etterkom klagen og ga tillatelser etter nasjonalparkforskriften § 3, 6.3. d). Deretter påklaget Fylkesmannen styrets vedtak fordi han mente det ikke var anledning til å gi slik tillatelse utenfor kjørespor godkjent i forvaltningsplanen. Miljødirektoratet ga styret medhold, men presiserte at sporet til Tverrfjellet ikke kunne omfattes av § 3, 6.3 d) i forskriften - «...på barmark etter eksisterende kjørespor til hytter ved Søndre Snøfjellstjønn».. Direktoratet

la til grunn at det ut fra upresis forvaltningspraksis når det gjaldt angivelse av hvor langt innover tillatelser som var gitt opp gjennom tiden var ment å gjelde, likevel kunne aksepteres å tillate kjøring hit, men da etter naturmangfoldloven § 48. Dette inntil praksis etter grundig interesseavveining kunne fastlegges i ny forvaltningsplan. Direktoratet ville eventuelt vurdere å endre forskriften om det da blir aktuelt.

Rent fysisk har kjøresporet utviklet seg fra det som i hovedsak var et kjørespor ved vernet i 2002, til noe som hadde nærmet seg veistandard ved siste befarings sommeren 2015. Det vises til vedleggene 6, 8 og 9. Vedlegg 9 «second opinion» ble innhentet fordi forvalter ikke er ekspert på tolking av flyfoto.

Flyfoto fra 2002 (deler av strekningen), 2006 og 2014 viser at kjøresporet har blitt kraftig opprustet og gruset opp over lange strekninger, særlig indre deler. Fremre del av kjøresporet inn mot avgreining til «Pøla» var delvis opparbeidet alt i 2002, men videre innover har det blitt gjort betydelige utbedringer. Sporet til Tverrfjellet har som vedlegg 9 og 10 viser gjennomgått en markant endring mellom 2009 og 2014. Arealet grustaket berører har økt fra 0,3 til 1,5 mål fra september 2002 til september 2014. Det er vanskelig å anslå hvor mye grus som er tatt ut, men 1500 m³ vil nok være et forsiktig anslag.

Statens naturoppsyn anmeldte seinhøstes 2011 tiltak som var utført på sporet mot Tverrfjellet. Denne saken ble henlagt som vurdert som straffbar, men foreldet av statsadvokaten da politiet ikke hadde fått fremmet saken innenfor foreldelsesfristen på et år.

Praksis når det gjelder tillatelser til vedlikehold av kjøresporet ble først angitt i brev 30.9.2003 fra Direktoratet for naturforvaltning. Direktoratet uttaler «*at kjøresporet inn til Søndre Snøfjelltjønn kan vedlikeholdes slik at nåværende standard i all hovedsak opprettholdes. Arbeidet skal skje som vedlikehold – ikke som oppgradering, og må ikke føre til at kjøresporet endrer karakter i retning av veg. Kjøretraséen vil da være framkommelig med terrengbil uten at det må velges alternative kjørespor. Vårt standpunkt er at det kan tillates enkle tiltak på eller langs vegen som er helt nødvendig for å hindre store vannskader. En nærmere konkretisering av hvilke arbeider som kan tillates vil måtte gjøres gjennom en konkret påvisning i felt. Dovrefjellrådet som forvaltningsmyndighet bør gi anvisning på hvem som skal forestå en slik avgrensning av arbeidet.*» (Brevet er kun tilgjengelig som sitat, finnes ikke i arkiv her.)

Ved befarings 30.8.2004 ble det gitt retningslinjer for vedlikehold av representanter for Dovrefjellrådet og Oppdal kommune, oppsummert (igjen kun sitat fra annen sak):

- Dype spor kunne fylles med grus, men grasbatten i midten skulle bestå.
- På dårlige partier kunne det fylles opp grus over og rundt steiner.
- Skrånende tverrprofil skulle kunne rettes ved å flytte masse fra den ene siden til den andre.

Forvaltningsplanen for verneområdene i Dovrefjell ble vedtatt i 2006 med retningslinjer som klart sier at vedlikehold ikke skal medføre oppgradering eller vesentlige utbedringer av kjørespor annet enn det som er nødvendig for å holde motorferdselen i et spor. All bruk av (mindre) anleggsmaskiner krever dispensasjon (før 2009 etter § 4 i forskrift, fra 2009 NML § 48). Det samme gjelder stokklegging/klopping, etablering av

stikkrenner, grusing og grøfting. Dette kun på korte strekninger om nødvendig for å unngå omfattende terrengskader. Retningslinjene er vedlagt (vedlegg 1).

Det er så langt tilgjengelige arkiver viser ikke gitt konkrete tillatelser til vedlikeholdstiltak eller til motorferdsel i forbindelse med vedlikehold før i 2013 (vedlegg 3). En søknad om å bruke traktor i samband med vedlikehold ble avslått 1.7. 2008 (dokument 14) med henvisning at dette ville bli tatt opp etter befaring i august samme år. Noe dokumentasjon på denne befaringen er ikke å finne. Det later til at Dovrefjellrådet har delegert til Oppdal kommune å styre veivedlikeholdet denne perioden (2003-2010), dette er også opplyst fra vei- og hytteeierforeningen, men det er ikke mulig å finne skriftlig dokumentasjon på at dette er tilfelle eller på hva som er avtalt. I følge foreningen var det dugnader i årene 2004, -06, -08, -09 og -11 som alle var varslet til Oppdal kommune. (Foreningen oversendte liste over gjennomførte dugnader etter befaringen i 2015, jf. vedlegg 6 og dok 15). Det ble ikke foretatt befaring før eller etter fra kommunen. I 2011 var for øvrig Dovrefjellrådet nedlagt og forvaltningsmyndigheten delegert nasjonalparkstyret fra 2010.

I 2013 (vedlegg 3) søkte og fikk søker tillatelse til å drive vedlikehold i årene 2013-16. Det var i saken presisert at tillatelsen var knyttet til kjøresporet angitt i forvaltningsplanen, at vilkårene i forvaltningsplanen (vedlegg 1) gjaldt, i tillegg følgende:

- Det kan fjernes stein fra kjøresporene (og underforstått fylles grus i hullene?), stein kjøres ut og deponeres i massetaket rett utenfor nasjonalparken.
- Aktuelle tiltak skulle godkjennes av forvalter i felt før iverksetting.

Det ble gjennomført befaringer av forvalter før vedlikehold i 2013 og 2014 og planlagt vedlikehold ble godkjent:

2013: *«Det er behov for mindre vedlikehold flere steder langs kjøresporene, og noen små tiltak for å hindre vannskader på kjøresporet enkelte steder.*

Vedlikeholdet går stort sett ut på å ha på noe grus i kjøresporene der de er nedslitt og der det stikker opp spisse steiner. Tiltakene går bl.a. ut på å legge ned renner over kjøresporene for å lede bort vann, og noen andre mindre tiltak i noen små bekker og vannsig for å hindre at vann graver i kjøresporene når det er mye nedbør eller flom.» (Vedlegg 4)

2014: *«Det er behov for å ha på noe grus i kjøresporene noen steder, der de er nedslitt og der det stikker opp spisse steiner. I tillegg er det behov for noen mindre tiltak et sted der det går et vannsig over kjøresporene, for å hindre at vann graver i kjøresporene når det er mye nedbør eller flom.» (Vedlegg 5)*

Begge år konkluderes med at *«Behovet for vedlikehold og tiltakene er i samsvar med dispensasjonen som Snøfjelltjønning vei- og hytteeierforening har for å foreta nødvendig vedlikehold på kjøresporene.»*

I 2015 var flere representanter for Oppdal kommune med på befaring, sammen med (denne) forvalter og representanter for søker (vedlegg 6). Konklusjonen til forvalter (i samråd med kommunen) var at kjøresporet («veien») var av *«en beskaffenhet som, spesielt i lys av vilkårene for vedlikehold, gjør at de fortøner seg unødvendig å gjøre arbeid på veien slik den er nå.»* To mulige tiltak ble koordinatfestet og akseptert herfra å kunne vurderes. Et annet tiltak med å fylle opp et bløtt parti ca. 0,9 km innafor

vernegrensen ble vurdert som større enn det som omfattes av vedlikehold og følgelig søknadspiktig.

Søker ønsket å gjennomføre et av tiltakene over i 2016, dette ble akseptert (vedlegg 6) på vilkår. Det er senere rapportert gjennomført, resultatet er ikke befar. Overnevnte oppfylling ble ikke omsøkt og er følgelig ikke vurdert nærmere.

I foreliggende søknad (Vedlegg 2) skriver søker at ut fra vedtaket i klagesaken i 2015-16 er det helt naturlig at det gis tillatelser til vedlikehold også på strekningene fra godkjent kjørespor til Tverrfjellet og til «Pøla». Søknaden gjelder et ikke definert antall turer med «maskin» (gravemaskin?) / traktor med henger.

Avslutningsvis mener søker sporene til «Pøla» og Tverrfjellet burde vært medtatt i forslag til revidert verneforskrift, videre at *«veitraseen inn til Tverrfjellet blir brukt til en godkjent sykkeltrase mellom Dindalen og ned i Åmotsdalen.»*

Oppdal kommune har (vedlegg 10) reagert på at søknaden om vedlikehold omfatter sporet til Tverrfjellet. Kommunen viser til at den kun har gitt én tillatelse etter motorferdselloven til kjøring til Tverrfjellet (ut fra dokumentert forflytningshemming). I mars i år ble en annen søknad avslått (vedlegg 11) for denne strekningen (avgjørelsen er ikke påklaget). Etter telefonisk forespørsel har kommunen presisert at det ikke er gitt noen andre tillatelser for kjøring utenfor det kjøresporet som er godkjent i forvaltningsplanen.

Kommunen *«er av den oppfatning at så lenge det ikke er gitt tillatelse etter motorferdselloven til kjøring, så er all kjøring fra Søndre Snøfjelltjønn og videre innover til Tverrfjellet ulovlig. Det er heller ikke grunnlag for vedlikehold av noe «kjørespor» her.»*

Kommunen ønsker at nasjonalparkstyret innkaller til et møte med fylkesmennene og Miljødirektoratet (og underforstått kommunen?) til møte og eventuell befar for å få en avklaring og felles forståelse omkring bruken og behovet for opprustning av nevnte godkjente og ikke godkjente kjørespor bl.a. som grunnlag for revidert forvaltningsplan.

Hjemmelsgrunnlag

Verneformål - forskrift

Formålet med vern av nasjonalparken er å ta vare på et stort, sammenhengende og i hovedsak urørt fjellområde med sitt høyfjellsøkosystem og biologiske mangfold. Villreinens leveområder er et hovedformål med vernet, i tillegg til naturtyper, landskapsformer og geologiske forekomster, samt kulturminner. Allmenheten skal ha adgang til naturopplevelser gjennom tradisjonelt og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.

Forskriften for nasjonalparken verner i § 3, 1.1 området *«mot inngrep av enhver art, herunder (...) anlegg, vegbygging, (...), graving og påfylling av masse, (...), uttak og fjerning av stein, (...), drenering (...), bygging av bruer og klopper, (...). Opplistingen er ikke uttømmende.»*

Samme, 1.2. sier at bestemmelsene *«i punkt 1.1 ikke er til hinder for a) Vedlikehold av eksisterende bygninger og andre innretninger som ikke kan medføre endret bruk. Bygninger og anlegg skal ikke endre funksjon, bygges om eller utvides.»*

§ 3, 1.3 lister opp tiltak forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til. Vedlikehold av eksisterende kjørespor eller veier er ikke nevnt.

Forvaltningsplan

Det vises til retningslinjene for vedlikehold og bruk av veier og kjørespor gjengitt i vedlegg 1. Forvaltningsplanen og praksis tar utgangspunkt i at i forskriften § 3, 1.2 a) ikke gir åpning for at vedlikehold av veier eller kjørespor kan skje uten tillatelse.

Presedens

Som det framgår av bakgrunn for saken, har det vært gitt én spesifikk tillatelse til vedlikehold av kjørespor godkjent i forvaltningsplan, i 2013 (vedlegg 3). Videre sa daværende Direktoratet for naturforvaltning i 2003 at *«kjøresporet inn til Søndre Snøfjelltjønn kan vedlikeholdes slik at nåværende standard i all hovedsak opprettholdes. Arbeidet skal skje som vedlikehold – ikke som oppgradering, og må ikke føre til at kjøresporet endrer karakter i retning av veg.»*

Delegering

Delegeringsreglementet tilsier at søknader om varige inngrep skal behandles av styret. Vedlikehold er normalt ikke varig inngrep, men i denne saken har vedlikeholdet hatt et omfang som opp gjennom årene hatt som resultat et varig inngrep. Det er derfor naturlig at styret behandler saken.

Naturmangfoldloven

§ 48 jf. § 77 1. avsnitt åpner for dispensasjon til tiltak som ikke strider mot verneformålet og ikke påvirker verneverdiene nevneverdig. Begge vilkår må være oppfylt.

Det følger imidlertid ikke av dette at dispensasjon skal gis om vilkårene er oppfylt. Skjønn og instruks fra overordnet myndighet spiller inn. Dispensasjonsbestemmelsen i § 48 kan ikke brukes for å utvide rammene gitt i vernevedtaket. Bestemmelsen er en sikkerhetsventil som skal fange opp uforutsette eller spesielle tilfeller som ikke ble vurdert på vernetidspunktet. Jf. dokument 20, kapittel 7.1.

Alle dispensasjoner må vurderes etter de miljørettslige prinsippene i §§ 8-12 jf. § 7. I utgangspunktet er slik vurdering kun nødvendig om en ønsker å gi dispensasjon.

Vurdering

Om ikke forskriften for det aktuelle verneområde åpner for et vedlikeholdstiltak direkte eller etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten, dette gjelder veier og kjørespor i nasjonalparken, kreves tillatelse etter unntaksbestemmelsen i naturmangfoldloven § 48 (fram til 2009 forskriftens § 4).

Dette framgår fra 2006 av forvaltningsplanen (jf. vedlegg 1.) Det er noe mer upresist i direktoratets brev av 30.9.2003, men formuleringen *«Dovrefjellrådet som forvaltningsmyndighet bør gi anvisning på hvem som skal forestå en slik avgrensning av arbeidet»* må forstås som at forvaltningsmyndigheten skal ha styring på hva som tillates gjennomført. Fra 2006 er det uansett forvaltningsplanen, godkjent av direktoratet, som sammen med forskriftsteksten styrer hva som kan tillates.

Et viktig prinsipp i forvaltning av verneområder er at situasjonen på vernetidspunktet skal være retningsgivende for hva som senere skal kunne tillates av tiltak. I dette ligger at eksisterende anlegg vanligvis skal kunne vedlikeholdes, men ikke oppgraderes i omfang eller standard. Dette framgår tydelig av direktoratets brev av 30.9.2003 – *«kan vedlikeholdes slik at nåværende standard i all hovedsak opprettholdes. Arbeidet skal skje som vedlikehold – ikke som oppgradering, og må ikke føre til at kjøresporet endrer karakter i retning av veg.»* Etter 2006 gjelder retningslinjene i forvaltningsplanen, disse presiserer det samme. Det tilgjengelige sitatet fra direktoratets brev nevner ikke oppgrusing, men *«ikke føre til at kjøresporet endrer karakter i retning av veg»* må være å forstå slik at man ikke kan gruse opp kjøresporet. Et kjørespor er jo nettopp oppstått ved slitasje fra kjøring, ikke ved andre inngrep i terrenget. Fra 2006 er forvaltningsplanen klar på at kjørespor ikke skal gruses opp, annet enn på kortere strekninger der dette er nødvendig for å unngå at det kjøres nye spor parallelt med eksisterende traseer.

Uten å ta stilling til ansvar, vil forvalter påpeke at det som har skjedd i perioden 2003-2013 er preget av fraværende dokumentasjon fra forvaltningsmyndigheten og manglende søknader om å utføre vedlikehold, og manglende søknader om og tillatelser til motorferdsel i samband med vedlikehold. Dokumentasjon av hva som har foregått er derfor kun hytteeierforeningens oversikt over dugnader på veien i perioden. At foreningen har oversendt denne, er ellers å oppfatte dithen at foreningen har handlet i god tro.

Det som framgår fra tilgjengelige flyfoto (vedleggene 8 og 9) er at ytre del av kjøresporet (fram mot avgrening til «Pøla») allerede var delvis oppgruset i september 2002. De partier der det tidligere har vært kjørt flere parallelle traseer ligger langs denne delen, flyfoto viser at disse ikke har utviklet seg siden 2002, samtidig ser man at gjengroing går sakte. Videre oppgrusing etter 2002 for å samle trafikken på kjøresporet lenger inn har derfor ikke vært nødvendig – her er ikke parallellspor. At det er tatt ut minst 1 500 kubikkmeter masse fra grustaket – dette er jo brukt videre innover - sier jo også sitt i forhold til retningslinjene om at sporet ikke skal gruses opp. Grusmengden tilsvarer et lag på 10 cm fordelt jevnt på hele det godkjente kjøresporet. Ved befaringen i 2015 var det i beskjeden grad oppgruset i lia nedenfor grustaket.

Ut fra standard på den godkjente delen av kjøresporet jf. befaringsrapport fra 2015 (vedlegg 6) må behovet for vedlikehold sies å være minimalt, med mindre det oppstår skader som følge av flom eller ras. Man skal ha som bakgrunn for vurdering av vedlikeholdsbehovet at normalt gis tillatelse til inntil to turer per hytte og sommersesong. Ca. 30 hytter sokner til kjøresporet, inkludert noen lenger inne i fjellet som har fått tillatelse til å kjøre til enden av kjøresporet. Altså inntil 60 turer i året. Det gis flere turer i forbindelse med større vedlikehold, samtidig er det en del som ikke kjører to turer, dette går omtrent opp i opp. Dette betyr at slitasjen fra trafikken er beskjeden, og avtar jo lenger inn man kommer. Det er i første rekke vann som tærer på sporet.

Slik både befaring i 2015 og analyse av flyfoto viser har kjøresporet, spesielt indre deler langs Snøfjellstjønna, gjennomgått en markert oppgradering og oppgrusing etter at området ble vernet. Det har nå, med unntak av bekketryssinger, karakter nærmest

av bilvei på den godkjente delen. I og med at vi nå har en situasjon som beskrevet, mener forvalter det er i strid med verneformålet å tillate videre oppgradering og oppgrusing. Et viktig formål med vern av en nasjonalpark er å bevare områdets uberørthet, å gruse opp et kjørespor så det framstår som vei er ikke i tråd med dette. Traseen er å se på som et kjørespor, og må behandles deretter. Det betyr at standarden skal muliggjøre kjøring med traktor og solide terrengbiler etter en samlet trase, ikke kjøring med vanlige personbiler eller «familie-SUV'er».

Det er dermed ikke aktuelt å tilrå for nasjonalparkstyret å åpne for grustransport eller bruk av maskiner på sporet som rutine hver sommer i kommende fire år. Eventuelle tiltak må skje etter påviste behov og etter konkret påvisning og angivelse fra nasjonalparkstyret av hvor tiltak skal skje og hvor omfattende de kan tillates, vurdert opp mot retningslinjene for vedlikehold av kjørespor.

Utfordringen er at vei- og hytteeierforeningen ut fra snøsituasjonen normalt ikke får sjekket kjøresporet før tidligst i slutten av juni, etter sommermøtet i nasjonalparkstyret. Eventuelle tiltak bør skje før reinsjakta (20. august) – dette er før første møte både i arbeidsutvalget og styret etter sommeren.

Eneste mulighet blir derfor at lederen avgjør sakene, etter befaring og vurdering av forvalter. Dette går ut over det delegeringsreglementet (dokument 21) åpner for og må vedtas spesielt for denne saken.

Befaring bør kunne erstattes av fotodokumentasjon kombinert med GPS-koordinater for hvor tiltak ønskes om dette er entydig, og etter konkret angitt og begrunnet angivelse av hvor mye masse som eventuelt ønskes kjørt inn. Det understrekes at det kun åpnes for reparasjon av skade. Slik situasjonen nå er, må det aksepteres at standarden på kjøresporet synker noe i årene framover. Som tidligere meddelt, vil enkle tiltak utført med håndredskap kunne gjennomføres uten søknad.

Når det gjelder sporet fra sørenden av søndre Snøfjellstjønna mot Tverrfjellet, mener forvalter søknaden må avslås. Så lenge sporets status ikke er avklart, bør det heller ikke gjøres nye tiltak. Direktoratet viser til at dette skal avklares i forvaltningsplan, dette er ingen anvisning om et spesielt utfall av avklaringen. Som det framgår foran, er det også gjort vesentlige tiltak for oppgradering mot Tverrfjellet i perioden 2009-2014 og ytterligere tiltak bør ikke skje nå. Videre vises til brev fra Oppdal kommune v/ ordfører (vedlegg 10). Kommunen gjør det klart at de ikke vil tillate motorisert ferdsel her. Uten kommunal tillatelse er kjøring her dermed ulovlig, uansett dispensasjon fra nasjonalparkstyret eller ei. Per i dag har kun en person tillatelse fra kommunen til å kjøre her, grunngitt med forflytningshemming, 5 turer/ år og slitasje av dette vil være svært beskjeden. Eventuelt behov for vedlikehold er derfor tilsvarende lite.

Sporet til «Pøla» kommer etter forvalters mening i en annen stilling enn sporet til Tverrfjellet, i og med at det her er avklart at kjøring her kommer inn under forskriftens § 3, 1.3. c). Her kan derfor samme vilkår som for det godkjente kjøresporet gjelde, men det understrekes at dette sporet i dag har karakter av kjørespor og skal beholde denne karakteren, ikke utbedres.

Utført innenfor rammen av retningslinjene i forvaltningsplanen (vedlegg 1) er vedlikehold av kjøresporet ikke i strid med verneformålet eller til skade for

verneverdiene. Det vil heller ikke berøre biologisk mangfold og nærmer vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12 er derfor ikke nødvendig.

Til orientering

- Kommunens forslag om møte og befaring er fornuftig og vil bli fulgt opp fra sekretariatet.
- Nasjonalparkstyret har i høringsuttalelse foreslått å ta med strekningene til «Pøla» og Tverrfjellet i revidert forskrift.
- Når det gjelder det søker skriver om at *«veitraseen inn til Tverrfjellet blir brukt til en godkjent sykkeltrase mellom Dindalen og ned i Åmotsdalen»* stemmer ikke dette. Sykkeltraseen ble i forvaltningsplanen angitt å følge det som i 2005 var en merket sti mellom Dindalshytta og Åmotsdalen. Denne går rett fram der godkjent kjørespor slutter, der sporet til Tverrfjellet går til høyre. Fordi sporet nå er mye tydeligere enn stien, der merkingen i tillegg ikke er vedlikeholdt, er det naturlig at syklister (og vandrere?) tar feil.

Rett utskrift,
Hjerkinn 20.06.2017

Uten underskrift, digitalt dokumentert godkjent
Carl S. Bjurstedt
nasjonalparkforvalter