

Birgit Breive Lidtveit
Setesdalsvegen 4262
4755 Hovden I Setesdal

Trondheim, 24.11.2022

Dykkar ref.:

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2022/9832

Sakshandsamar :
Hege Langeland

Vedtak i klagesak om bruk av helikopter, Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde

Vi viser til klagen på Verneområdestyret for Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane sitt vedtak frå 20.05.2022. Klagesaka vart oversend frå Verneområdestyret 23.08.2022.

Vedtak

Miljødirektoratet stadfestar Verneområdestyret for Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane sitt vedtak frå 20.05.2022. Vedtaket er fatta etter forskrift om vern av Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde kap. IV punkt 5.4 bokstav c) og forvaltningslova § 34 fjerde ledd.

Du kan ikkje klage på vedtaket.

Bakgrunn for saka

Veringsdalen Sameige søkte 14.05.2022 om løyve til bruk av helikopter 9. eller 10. september 2022 og 2023 med ein tur kvart år. Det står i søknaden at formålet er transport av svenske jegerar som har leigd hytte og jaktområde i 60 år og har med eigen proviant for inntransport.

Verneområdestyret for Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane ga avslag på søknaden i vedtak 20.05.2022. I vedtaket står det:

"Som grunngeving er det lagt vekt på at det i perioden med reinsjakt er ein streng praksis for ikkje å tillate helikoptertransport i verneområdet. Dette vil gi ei ekstra forstyrring i ein periode villreinen alt er mykje uroa av jakt. Føremålet med transporten er persontransport og fell difor utanfor dei aksepterte føremåla oppgjeven i verneforskrifta kap. 4 pkt. 5.4 bokstav c. Veringsstøylen ligg i relativt kort avstand frå bilveg slik at det å gå inn til fots vurderast som eit reelt alternativ. Vidare vert det lagt vekt på at det i førre løyveperiode vart signalisert at for seinare bør søkar kunne nytte snøscooter for å få inn naudsynt forsyningar til Veringsstøylen, eller planlegge helikoptertransporten slik at flyging skjer utanom perioden med villreinjakt."

Klagaren sine argument

I klagen frå 23.07.2022 opplyser du at det ikkje er tale om persontransport. Så lenge transporten har vore utført (i rundt 40 år) har det ikkje blitt frakta anna enn proviant og brensel. Avslaget er difor fatta på feil faktum.

Vidare meiner du at praksisen for helikoptertransport under reinsjakt i beste fall er vilkårleg da det i den seinare tida er gjeve fleire løyve til helikoptertransport i verneområdet. Det er vist til landingsløyve til Stavanger Turistforening for 12 turar i eit særskilt viktig villreinområde i perioden 27.-30. august (altså midt i reinsjakt). I ei anna sak er det gjeve løyve til å frakte materialar, utstyr, brensel og proviant til Lordehytta. Totalt er det her gitt løyve til 10 turar i år og dei to neste åra i perioden 1. juli – 30. oktober, med andre ord kan det fraktast i heile villreinsjakt. Du meiner at avslaget til deg inneber forskjellshandsaming av like tilfelle.

Du trekkjer og fram at det er gjeve løyve til arrangementet Hovden Ultra i perioden 2021-2023, eit arrangement som går over din eigedom og som samlar mellom 50 – 100 personar og blir arrangert midt i villreinsjakt. Grunneigarane er imot arrangementet fordi det skapar uro i fjellet heile denne dagen; omsynet til villrein er ikkje vektlagt i dette tilfellet.

Til verneområdestyret sin påstand om at frakta kan skje med snøskuter, så understrekar du at saka ikkje gjeld eigen transport av proviant, men provianten og brensel til jegerar frå Sverige og som på ingen måte har høve til å frakte dette inn på vinteren. Dei har dei siste 60 åra leigd rypejakt i Veringsdalen og kjem 9. eller 10. september kvart år med proviant og brensel. Du undrar over at det i følgje verneområdestyret skal vere mogleg for svenske jegerar å planlegge inntransport på vinterstid og utanfor villreinsjakt, men at dette ikkje er forventa av verken turistforeininga eller privatpersonar på Lordehytta.

I klagen skriv du avslutningsvis at grunneigarane berre har åtte årlege turar med snøskuter, som skal dekke dei to hyttane de har. Du meiner difor at det må kunne nyttast helikoptertransport til slik frakt utanfor vintersesongen. Du skriv at det sjeldan blir observert villrein så langt ned i Veringsdalen fordi villreinen i dei aller fleste tilfella er mykje lenger inn i fjellet på denne tida. Veringsstøyle er i kort avstand til vernegrensa og transporten skjer hovudsakleg utanfor verneområdet.

Verneområdestyret sine merknader

I den førebunde sakshandsaminga er klagen vurdert av verneområdestyret i møte 11.08.2022. Det er i saksframstillinga frå forvaltar peika på at saka har fleire viktige prinsipielle sider der utfallet vil bety mykje for korleis ein skal handtere søknadar om motorferdsel framover. Vesentleg her er om det skal tillatast landing i perioden med reinsjakt, om det skal tillatast transport ved kortare utleige av husvære i tillegg til eigars transport og i kva grad det skal leggjast vekt på gangavstand frå bilveg.

Vidare er det vist til at det er ei ny vesentleg opplysning at søknaden ikkje gjeld persontransport. Gjeldande praksis er at rein persontransport ikkje er tillate, men der passasjer har høve til å sitte på ved frakt av gods om det ikkje fører til fleire tal turar.

Om det føreligg forskjellshandsaming er vurdert slik:

"Klagar syner til to konkrete høve der det er gjeven landingsløyve under reinsjakt. I saka til STF ved Litle Aurådalen vart det gjeven løyve til inntil 12 landingar i perioden 18. – 30. august. Seinare utvida til også gjelde inntil 4 landingar i perioden 7. – 25 oktober. Landinga var i samband med ei større oppgradering av turisthytta. Unntaket for å tillate landing i perioden med reinsjakt var i denne saka grunngjeven med at det var ein kort transportetappe og der hytta ligg like innanfor vernegrensa. Som vilkår var det sett at helikopter si flygerute skulle følgje over Svartevassmagasinet.

Forvaltar er samd med klagar i at saka til STF syner at det ikkje har vore ein fullt ut konsekvent praksis på å ikkje tillate landing i perioden med reinsjakt. Rutinane på dette bør difor skjerpast inn. Det skal ikkje gjelde andre reglar for turistforeininga. Til deira forsvar må det seiest at det vil vera enklare for eigarane i Veringsdalen å organisere ein enkel transport av proviant inn til hytta utanom reinsjakta, enn turistforeininga der dei innvolverar mykje mannskap. På den annan side er tal landingar for STF langt høgare.

Landingsløyve for helikopter ved Lordehytta i Åseral var rett nok i perioden med reinsjakt, men likevel langt utanfor området der det til vanleg vert jakta rein. Forvaltar syner til forvaltningsplanen kap. 2.4.3 der praksisen med å ikkje tillate landing i reinsjakta gjeld i område der det er reinsjakt. For ordens skuld kan det nemnast at det relativt høge tal landingar ved Lordehytta skuldast eit særskild stort vedlikehaldsbehov og der søkar ikkje har snøscooterløyve på vinteren.

Høgjellsløpet Hovden Ultra er eit dagsarrangement som er lagt til rett føre 20 september, og der løyvet gjeld ut 2023. Forvaltar ser at det kan synast lite konsekvent at det vert tillate eit slikt arrangement under reinsjakta der det samstundes vert nekta landing med helikopter. På den annan side er arrangementet seint i reinsjakta der det normalt vert jakta mindre og reinen såleis er mindre uroa. Vidare går løpet på etablerte stiar der det uavhengig av arrangementet må forventast ein del ferdsel ut frå hytteområda på Hovden. Arrangør har krav på seg til å sende inn årleg rapport frå arrangementet. Om arrangementet syner seg å skape mykje uroing for villrein og anna dyreliv, bør verneområdestyret vurdere å ikkje vidareføre arrangementet etter 2023. Det må til sist strekast under at verneområdestyret handsamar søknaden for Hovden Ultra etter verneforskrifta. Om arrangementet er av eit slikt omfang at det krevjast løyve frå grunneigar etter § 10 i friluftslova må arrangør hente inn tillating frå grunneigar."

Vidare er det i saksframstillinga peika på at det er gjeldande praksis at transportar med snøscooter kan «bytast ut» med landingsløyve for helikopter. Dette har også vore årsaka til at søkar tidlegare har fått løyve til landing slik det no er søkt om. Vidare:

"Vesentleg er likevel at søkar i sist løyve vart oppmoda om at det for seinare bør nyttast snøscooter for å få inn naudsynte forsyningar til Veringsstøylen eller planlegge helikoptertransporten slik at flyging skjer utanom perioden med reinsjakt. Det må strekast under at motorferdselløyva som vert gjeven grunneigar, evt. leigetakar etter skriftleg avtale, forventast å dekke det årlege transportbehovet til dei einskilde husvera. Om det i tillegg skal gjevast ut løyve til leigetakarar for kortare opphald ville dette bety ein monaleg auke i motorferdsla i verneområda og ein praksis det ikkje er ønskeleg å opne for."

Vidare blir det bekrefta at det normalt er lite villrein nede i sjølve Veringsdalen i tida det er søkt om landingsløyve (i alle fall dei siste 10 åra). Forvaltar legg likevel ikkje avgjerande vekt på dette då det i andre område med reinsjakt er mange lommer der det ikkje har vore villrein på lengre tid. Forvaltar meiner det vesentlege må vera at ein i perioden med reinsjakt så langt som råd prøver å skjerme større område frå den ekstra uroinga frå helikoptertransport.

Forvaltar vurderer at ut i frå at klagar berre har innvilga totalt åtte turar med snøscooter til dei to husvera i Veringsdalen, vil det vera ei kurant sak å få innvilga eit landingsløyve i tida utanom reinsjakta. Det bør vera praktisk mogleg å organisere ein slik transport i forkant av reinsjakta slik at det berre er «ferskvare» som må berast inn.

Avslutningsvis er det nemnt at det normalt er få søknadar om landingsløyve under reinsjakta i områda det vert drive reinsjakt. Dette skuldast nok at ein streng praksis under reinsjakta har blitt ein kjend og akseptert praksis blant dei fleste brukarane.

Miljødirektoratet si vurdering

Saka er ikkje lenger aktuell for i år fordi det er for seint å gje løyve no. Utfallet av klagen har likevel interesse for neste år.

Vi er klageinstans i saka, og kan derfor prøve alle sider av ho. Vi kan også ta omsyn til nye omstende og forhold som ikkje er tekne opp i kлага.

Reglar som gjeld for landskapsvernområdet

Reglane som gjeld for verksemd i landskapsvernområdet følgjer av forskrift 28. april 2000 nr. 409 om vern av Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde.

Formålet med landskapsvernområdet fylgjer av verneforskrifta kap. III og er:

- "1. Å ta vare på eit samanhengande, særmerkt og vakkert naturområde med urørte fjell, hei og fjellskogsområde med eit særmerkt plante- og dyreliv, stølsområde, beitelandskap og kulturminne.*
- 2. Å ta vare på eit samanhengande fjellområde som leveområde for den sørlegaste villreinstamma i Europa."*

I verneforskrifta kap. IV punkt 5.1 c) står det at landing med motordrevne luftfarty er forbode. I vernereglane følgjer det vidare av kap. IV punkt 5.4 bokstav c) at forvaltingsstyresmakta etter søknad kan gje løyve til naudsynt luft- og snøscootertransport av brensl, utstyr og proviant til hytter og buer.

Verneområdestyret kan gje løyve til bruk av helikopter for inntransport av utstyr og proviant. Sjølv om vilkåra for å gje løyve etter verneforskrifta er oppfylt, har du ikkje krav på løyve. Regelen er ein kan-regel og dette inneber at forvaltningsstyresmakta må vurdere om det *bør* gjevast løyve i det einskilde tilfelle. I vurderinga er det relevant å legge vekt på miljøverknaden og den samla belastninga som verneverdiane blir utsette for med helikopterflyging, jf. naturmangfaldlova §§ 8-12, og særleg prinsippet i § 10 om at påverknad på økosystema skal vurderast ut frå den samla belastninga økosystemet blir utsett for. Vidare skal ein ta omsyn til søkjar sine behov, og dette må sjåast i samband med løyve som allereie er gjeve.

Forvaltningsplanar er gode verktøy for å vurdere den samla belastninga frå motorferdsel i verneområde og for å kome fram til ein praksis som er i tråd med vernereglane og ikkje gir ei for stor samla belastning. I Forvaltningsplan for verneområda i Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane og Frafjordheiane står det under punkt 2.5.4:

"Dagens forvaltningspraksis er at løyve til helikoptertransport blir vurdert i samanheng med eit eventuelt snøskuterløyve. Dersom ein søkar alt har snøskuterløyve, gjev ein berre helikopterløyve til særskilde transportbehov, som til dømes større tiltak på hytter og henting av felt storvilt. Ved å avgrense kvar søkar til enten snøskuter eller helikopter, håpar verneområdestyret å redusere den samla belastninga frå motorferdsel. Det er samstundes eit ope spørsmål om helikoptertransport er til større skade for naturmangfaldet enn transport med snøskuter, og om litt av transporten med snøskuter bør erstattast av helikoptertransport. Klimaendringar som fører til vanskelege tilhøve for bruk av snøskuter, vil kunne føre til behov for at noko meir av nyttetransporten må utførast med helikopter. Dette er særleg aktuelt i dei vestre delane av verneområda."

I forvaltningsplanen står det vidare at:

"I område der det er reinsdyrjakt, vil det berre unntaksvis, bli gjeve løyve til helikoptertransport mellom 20. august og 1. oktober. I område utan jakt, kan det gjevast løyve også i denne perioden ---"

Søkarar vil normalt ikkje få både snøskuter- og helikopterløyve same år. Unnataka er ved større vedlikehaldstiltak, henting av felt storvilt, og frakt av brensel og proviant til utleiehytter. Om snøtilhøva gjer det vanskeleg å bruke snøskuter, vil dei som har snøskuterløyve, kunne få helikopterløyve til ordinær nyttetransport."

Er det usakleg forskjellshandsaming i saka?

I saksframstillinga er det gjort greie for styret sin praksis og vi har vurdert om det føreligg usakleg forskjellshandsaming sett opp mot dei andre sakene det er vist til. Styret kan ikkje handsame like saker ulikt; det vil vere usakleg forskjellshandsaming.

Hovden Ultra er eit arrangement. Usakleg forskjellshandsaming må vurderast mellom saker som det er råd å samanlikne. Vi går difor ikkje nærare inn på arrangementet Hovden Ultra.

I den eine saka om landing med helikopter vart løyvet gjeve på bakgrunn av eit særskild stort vedlikehaldsbehov på Lordehytta. Søkjar har ikkje snøscooterløyve på vinteren. Det går fram av saksframstillinga at dette ikkje er eit område kor det blir drive villreinjakt. Miljødirektoratet finn at denne saka ikkje er samanliknbar med saka di då det ikkje er jakt i dette området og søkjar ikkje har snøscooterløyve på vinteren, i tillegg til at den gjeld eit anna føremål.

Den andre saka gjaldt landing med helikopter i samband med større oppgradering av ei turisthytte. Vi vurderer at også denne saka ikkje er samanliknbar med saka di. I alle sakene kan ein planlegge transporten utanom villreinjakta. Vi meiner likevel det ikkje føreligg usakleg forskjellshandsaming fordi det andre løyvet gjeld andre forhold (transport i samband med

vedlikehald), mens saka her gjeld om det skal gjevast eige løyve for transport i samband med utleige av ei hytte.

Forvaltar har samstundes peika på at praksisen med å ikkje gi løyve til helikopterflyging under jakta (i område det kan vere villrein), kan verte enda meir innskjerpa.

Miljødirektoratet si skjønnsmessige vurdering av om det bør gjevast løyve

Miljødirektoratet vil peike på at det generelt er ynskjeleg at transport i størst mogleg grad vert samordna for å unngå for mykje motorferdsel i verneområda. Det er mange hytter i verneområdet. Verneområdestyret har peika på at om det (i tillegg) skal gjevast ut løyve til leigetakarar for kortare opphald ville dette bety ein monaleg auke i motorferdsla i verneområda og ein praksis det ikkje er ønskeleg å opne for. Miljødirektoratet meiner det ikkje kan vere grunnlag for at det vert gjeve einskilde løyver for kvar einskild leigetakar, men at hytteeigarar sine behov for transport må verte vurdert ut frå samla behov og slik at transporten i størst mogleg grad vert samordna.

Miljødirektoratet viser til at all helikopterbruk i landskapsvernområde vil kunne føre til forstyrring av villrein og anna dyreliv, og er og forstyrrande for friluftslivet. Vi legg mindre vekt på at det er kort avstand til vernegrensa, og at det har vore gjeve løyve til slike transport tidlegare. Det er forvaltningsstyresmakta si oppgåve å sjå til at motorferdselen ikkje blir for stor, samstundes som transportbehova vert oppfylte. Vi er samde i verneområdestyret si vurdering om at det er praktisk mogleg å organisere transport i forkant av reinsjakta slik leietakarane berre treng å bera inn ferskmat. Vi viser vidare til Klima- og miljødepartementet sitt brev frå 15.06.2015, der departementet understrekar at klagemyndigheten skal være tilbakehalden med å overprøve nasjonalpark- eller verneområdestyret si skjønnsutøving.

Miljødirektoratet gir ikkje løyve til landing med helikopter.

Helsing
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjend

Knut Fossum
seksjonsleiar

Hege Langeland
seniorrådgjevar

