

Fra: Sekretariatet for Dovrefjell nasjonalparkstyre[FMOPdovrefjell@fylkesmannen.no]

Dato: 26. apr 2017 11.40.10

Til: Fylkesmannen i Oppland - postmottaket

Kopi: post@miljodir.no; arnt.hegstad@miljodir.no; Arne Johs. Mortensen; Ola Eirik Bolme; Andersen, Line; Hoff, Kolbjørn; Ordfører Dovre; Ordfører Lesja; Bjurstedt, Carl Severin; Børve, Lars

Tittel: Vern av tidligere Hjerkinnskytefelt - Høring av ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark - Uttalelse fra Dovrefjell nasjonalparkstyre

---

<<...>>

Viser til brev fra Fylkesmannen i Oppland 24.02.2017 - Vern av tidligere Hjerkinnskytefelt - Høring av ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark.

Vedlagt følger høringsuttalelse fra Dovrefjell nasjonalparkstyre.

(Sak nr. 024-2017. Arkivsak nr. 2013/4595.)

Vennlig hilsen

Lars Børve  
forvalter  
Dovrefjell nasjonalparkstyre

Mobil: 911 79 701

Postadresse: Postboks 987, 2626 Lillehammer

Epost: fmoplbo@fylkesmannen.no

Internett: [www.fylkesmannen.no/oppland](http://www.fylkesmannen.no/oppland)

Alle vedlegg scannes for virus



Tenk på miljøet før du skriver ut denne eposten



## Møtebok for Dovrefjell nasjonalparkstyret

Møtedato: 24.04.2017	Utvalg: Nasjonalparkstyret	Møtested: Villreinsenteret
Sak nr.: 024-2017	Saksbehandler: Lars Børve	Arkivsak nr.: 2013/4595

### Forslag til ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark - Høring

#### Dokumenter

24.02.2017: E-post fra Fylkesmannen i Oppland - Ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark - høring

#### Vedlegg

03.05.2002: Verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark  
24.02.2017: Forslag til ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark – vernealternativ 2.

#### Saksopplysninger, kommentarer og vurderinger

Fylkesmannen i Oppland fikk i 2013 i oppdrag av Klima- og Miljødepartementet og Miljødirektoratet å starte arbeidet med en verneplan for tidligere Hjerkinn skytefelt.

Fylkesmannen har utarbeidet et verneforslag der store deler av det tidligere skytefeltet foreslås vernet som en utvidelse av Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark. Det medfører at verneforskriften for nasjonalparken må fornyes gjennom et eventuelt vernevedtak.

Fylkesmannen i Oppland sendte i e-post 24.02.2017 forslag til ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark på høring, samtidig med en egen høring av verneforslag for tidligere Hjerkinn skytefelt.

Forslaget til ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark har ikke blitt utarbeidet på grunnlag av en omfattende prosess hvor mange av de som blir berørt av verneforskriften har blitt involvert på forhånd. Dette er en mangel ved forslaget til ny verneforskrift for nasjonalparken.

Dovrefjell nasjonalparkstyret har fått forslag til ny verneforskrift på høring. Forslaget er på høring fram til 24.05.2017.

Fylkesmannen har utarbeidet verneforslaget for tidligere Hjerkinn skytefelt i to alternativer. I alternativ 1 er alle veger i tidligere Hjerkinn skytefelt tilbakeført, og alternativ 2 er med Snøheimveien, Vålåsjøhøvegen (Store Ringveg mellom Hjerkinn og Grisungen) og veien

---

Nasjonalpark	Dovrefjell-Sunndalsfjella
Naturreservatene	Flåman, Bjørndalen, Nordre Snøfjelljønn, Mardalen
Landskapsvernområdene	Drivdalen/Kongsvoll/Hjerkinn, Knutshø, Amotsdalen, Dalsida Eikesdalsvatnet, Amotan-Grøvdalen, Jora og Fokstugu
Biotopvernområdene	Torbudalen og Sandgrovbotn-Mardalsbotn



fram til Vesllie / Rolstadsetra. Det er derfor også utarbeidet forslag til ny forskrift for nasjonalparken i to alternativer.

I denne høringen velger Dovrefjell nasjonalparkstyret å se nærmere på forslaget til ny verneforskrift som er tilpasset alternativet med de aktuelle veiene, dvs. alternativ 2.

Forslaget til ny verneforskrift inneholder mange detaljerte bestemmelser, og det vil bli for omfattende å gå nærmere inn på mange av bestemmelsene. Saksbehandler velger derfor å se nærmere på noen sider ved forslaget til ny forskrift.

### Opplag av båter

I forslaget til ny verneforskrift for nasjonalparken går det fram at området er vernet mot inngrep av enhver art, herunder opplag av båter, jf. § 3 pkt. 1.1, men forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til opplag av båt, jf. pkt. 1.3 j.

Hvis dette forslaget blir vedtatt, må alle som har båter i nasjonalparken som ligger i opplag eller legges i opplag, søke om tillatelse. Det kan dreie seg om ganske mange båter. Spørsmålet blir dermed om dette er en hensiktsmessig bestemmelse? Det kan også diskuteres om båt i opplag er et inngrep i naturen? (Det beste er selvfølgelig at båter som ligger ute i fjellet hele året, er grønne om sommeren og hvite om vinteren, men det er ikke så lett å få til.)

Båter bør legges i opplag på steder hvor det ikke er for mye vind og snø, og i nærheten av der det er mulig å få båten på vannet og opp igjen uten å ødelegge båten for mye. Dette må vurderes på stedet der båten skal legges opp.

Hvis det må søkes om å legge båt i opplag, bør det være en engangssøknad og engangstillatelse som gjelder så lenge båten er i nasjonalparken.

### Organisert ferdsel og ferdsel som kan skade naturmiljøet

I forslaget til ny verneforskrift går det fram at: «Bestemmelsene i denne forskriften er ikke til hinder for organisert ferdsel til fots så lenge naturmiljøet ikke blir skadelidende.».

Det er riktig å ikke skille mellom organisert ferdsel som er kommersiell og ikke-kommersiell. Utfordringen med forslaget er at det er de som planlegger å drive med organisert ferdsel som til en viss grad selv må vurdere om ferdselen kan skade naturmiljøet, og om den organiserte ferdselen dermed er søknadspliktig.

Det er også vanskelig for de som planlegger og driver med organisert ferdsel å oppdage og følge med på de samlede virkningene for verneverdiene over lang tid.

Det bør derfor tas inn en formulering i forslaget til ny forskrift om at de som planlegger organisert ferdsel, skal melde ifra om det til forvaltningsmyndigheten, slik at forvaltningsmyndigheten kan vurdere om den organiserte ferdselen kan skade verneverdiene og er søknadspliktig.



I forslaget til ny forskrift er det også foreslått at: «Organisert ferdsel til fots er tillatt i områder avsatt til formålet på vernekartet f.o.m. 1. desember t.o.m. 19. august.», jf. § 3 pkt. 5.2.

Formuleringen er delvis i strid med formuleringen om at «Bestemmelsene i denne forskriften er ikke til hinder for organisert ferdsel til fots så lenge naturmiljøet ikke blir skadelidende.», fordi det er ikke sikkert at organisert ferdsel til fots fra 20. august til 30. november fører til at naturmiljøet blir skadelidende i enkelte områder.

«Område for organisert ferdsel til fots» er ikke en egen vernekategori og ikke et eget verneområde, og bør derfor ikke settes av på vernekartet, men bør evt. tas inn i et kart i forvaltningsplanen. Det bør derfor vurderes om områder for organisert ferdsel til fots som kan skade naturmiljøet, kan settes av på kart i forbindelse med revisjon av forvaltningsplanen istedenfor på vernekartet.

#### Sykling, kjøring med hundespann og organisert bruk av hest

Fylkesmannen i Oppland har gjort sårbarhetsvurderinger i forhold til villrein i de foreslåtte verneområdene i tidligere Hjerkinnskytefelt.

Det er derfor foreslått at sykling på Snøheimveien skal bare være tillatt f.o.m. 1 juni t.o.m. 15. juli, jf. § 3 pkt. 5.3. Det er f.eks. ikke tillatt å sykle på Snøheimveien i april og mai for de som ønsker å sykle på Snøheimveien i forbindelse med turer til Snøhetta. I april-mai er det vanligvis lite villrein i områdene mellom Hjerkinnskytefelt og Snøhetta.

15. juli er foreslått som sluttdato for sykling på Snøheimveien og veien til Vesllie av hensyn til villreinen som starter trekket sørover forbi Snøheimveien i midten av juli. Utfordringen er at da starter også turistsesongen i fjellet for fullt. 15. juli er en sluttdato det kan bli krevende å gjennomføre.

Sykling er ellers bare tillatt på traséer og til tider som er godkjent for slik bruk i forvaltningsplanen.

Tidligere var det vanlig at jegere syklet på Snøheimveien og veien til Vesllie i villreinjakta. Det er en stor fordel for jegerne hvis de kan sykle på disse veiene, fordi de sparer tid og slipper å gå med tunge sekker på grusvei. Fylkesmannen bør derfor vurdere om det kan tas inn en unntaksbestemmelse slik at jegere kan sykle på Snøheimveien og veien til Vesllie i jakta. Det må i tilfelle gjelde alle, og ikke bare jegere.

Det er foreslått at kjøring med hundespann f.o.m. 1. desember t.o.m. 31. mars, bare er tillatt i områder avsatt til formålet på vernekartet, jf. § 3 pkt. 5.3.

Kjøring med hundespann er en del av det norske friluftslivet, og i nasjonalparken skal allmennheten gis anledning til utøvelse av naturvennlig og enkelt friluftsliv, jf. § 2. Formuleringen om kjøring med hundespann i § 3 pkt. 5.3 er derfor ikke helt i samsvar med det som står om friluftsliv i § 2.



Bestemmelsen omfatter også de som vil dra på skitur med bare noen få trekkhunder. Det er ikke så stor forskjell på en skiløper med 1-3 hunder i bånd, og en skiløper med 1-3 hunder som drar en pulk eller liten slede. Det er også mindre sannsynlig at hunder som drar en pulk eller slede, kommer til å springe løse på turen. Løse hunder kan være en utfordring når det er villrein eller moskus i nærheten. Det er ikke foreslått bestemmelser om båndtvang i den nye forskriften. Bestemmelsen om kjøring med hundespenn, bør derfor bare gjelde organisert kjøring hvor det ofte er med flere personer og hunder.

«Område for kjøring med hundespenn» er ikke en egen vernekategori og ikke et eget verneområde, og bør derfor ikke settes av på vernekartet, men bør evt. tas inn i et kart i forvaltningsplanen. Det bør derfor vurderes om områder for organisert kjøring med hundespenn som kan skade naturmiljøet, kan settes av på kart i forbindelse med revisjon av forvaltningsplanen istedenfor på vernekartet.

#### Henvisninger til forvaltningsplan

Verneforskriften for nasjonalparken (og andre verneområder) er juridisk bindende, og på de punktene i verneforskriften hvor det konkret vises til forvaltningsplanen, vil forvaltningsplanen også ha bestemmende (juridisk) virkning for forvaltningen av området.

I forslaget til ny verneforskrift for nasjonalparken er det mange henvisninger til forvaltningsplan, og det er lagt opp til at mye skal foregå i samsvar med eller etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan:

- Vedlikehold av merka stier, skiløyper, skilt, bruer, klopper og liknende i samsvar med forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 1.2 b.)
- Oppsetting av skilt og merking av nye stier og skiløyper i henhold til retningslinjer i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 1.3 e.)
- Ombygging og oppføring av anlegg og innretninger, herunder gjerder og sankekvever, i regi av beitelag i forbindelse med beitebruk i samsvar med forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 1.3 f.)
- Vedlikehold av eksisterende kjørespor til Søndre Snøfjellstjønnå og eksisterende kjørespor til Nedre Vårstigetseter etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 1.3 m.)
  
- Øvrig organisert ferdsel som kan skade naturmiljøet, eller ferdselsformer som kan skade naturmiljøet, må ha særskilt tillatelse av forvaltningsmyndigheten. Nærmere retningslinjer gis i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 5.2.)
- Sykling er ellers bare tillatt på traséer og til tider som er godkjent for slik bruk i forvaltningsplanen. (§ 3 pkt. 5.3.)
- Kjøring med hundespenn og organisert bruk av hest på andre traséer eller til andre tider må ha særskilt tillatelse av forvaltningsmyndigheten. Nærmere retningslinjer gis i forvaltningsplanen. (§ 3 pkt. 5.3.)
  
- Motorferdsel for nødvendig transport til og fra Forsvarets radiolinjestasjon på Snøhetta etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 6.2 c.)
- Bruk av lett beltekjøretøy som ikke setter varige spor i terrenget for uttransport av felt elg og hjort i samsvar med forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 6.3 e.)



- Nødvendig kjøring på Snøheimveien i forbindelse med drift av Snøheim turisthytte f.o.m. 1 juni t.o.m. første helg i oktober etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplanen. (§ 3 pkt. 6.3 h.)
- Nødvendig kjøring på Snøheimveien i forbindelse med vedlikehold, åpning og stenging av Snøheim, om høsten inntil ti dager etter driftsperioden, og ellers etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 6.3 i.)
- Kjøring med skyttelbuss på Snøheimveien f.o.m. 1. juni t.o.m. første hele helg i oktober etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 6.3 j.)
- Motorisert ferdsel i forbindelse med nødvendig tilsyn med Snøheim turisthytte etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 6.3 l.)
- Bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy for transport av ved, varer og utstyr til andre turisthytter etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 6.3 m.)
- Nødvendig transport av ved, varer, utstyr og materialer til hytter ved Søndre Snøfjellstjønnna på barmark etter kjørespor angitt i forvaltningsplanen. (§ 3 pkt. 6.3 r.)
- Motorferdsel på kjøresporet til Nedre Vårstigseter i forbindelse med jordbruksdrift i samsvar med forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 6.3 s.)

Det bør vurderes om det er nødvendig at mye av det som er foreslått, må foregå i samsvar med eller etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan.

#### Meldinger til ansvarlig oppsyn eller forvaltningsmyndighet

I forslaget til ny verneforskrift er det foreslått at det skal gis melding til ansvarlig oppsyn for verneområdet i forkant i forbindelse med:

- Nødvendige tiltak for uskadliggjøring av eksplosiver. (§ 3 pkt. 1.2 g.)
- Motorferdsel for uttransport av syke / skadde bufe i medhold av lov om dyrevelferd. (§ 3 pkt. 6.2 b.)
- Motorferdsel for nødvendig transport til og fra Forsvarets radiolinjestasjon på Snøhetta. (§ 3 pkt. 6.2 c.)
- Motorferdsel i forbindelse med nødvendige tiltak for uskadliggjøring av eksplosivrester. (§ 3 pkt. 6.2 g.)

Det skal gis melding til forvaltningsmyndigheten i etterkant i forbindelse med:

- Akutte sikringstiltak på Einøvlingsdammen. (§ 3 pkt. 1.2 d.)
- Motorferdsel i forbindelse med akutt utfall på strømkabel til Snøheim og Forsvarets radiolinjestasjon på Snøhetta. (§ 3 pkt. 6.2 d.)
- Nødvendig motorferdsel i forbindelse med akutte sikringstiltak på Einøvlingsdammen. (§ 3 pkt. 6.2 e.)

Det er ikke helt innlysende om det skal gis melding til ansvarlig oppsyn eller forvaltningsmyndighet, og når det skal skje. Det enkleste er kanskje at det skal gis melding til forvaltningsmyndigheten i forkant hvis det er mulig, eller i etterkant hvis det ikke er mulig i forkant. Forvaltningsmyndigheten kan deretter informere Statens naturoppsyn og andre som bør informeres. Fordelen med at det gis melding til forvaltningsmyndigheten, er at forvaltningsmyndigheten kan veilede og evt. gi relevante vilkår.



### Lagring av materialer og gjerdeutstyr o.l.

Forurensning og forsøpling er naturligvis ikke tillatt i en nasjonalpark, men i forslaget til ny verneforskrift er det foreslått at lagring av materialer og gjerdeutstyr o.l. også er forsøpling og dermed også forbudt.

Det er en stor fordel å kunne lagre materialer og gjerdeutstyr, f.eks. stolper og netting o.l., når det er behov for det i nasjonalparken, f.eks. i forbindelse med bygging og vedlikehold eller lagring av midlertidige sankekvever. Når dette er lagret på forsvarlig vis, er det ikke forsøpling. Forsøpling blir det først når vær og vind sprer det ut over i terrenget, og det blir liggende uten at noen rydder opp.

### Veier og kjørespor

Det er foreslått at forvaltningsmyndigheten bl.a. kan gi tillatelse til:

- vedlikehold av eksisterende kjørespor til Søndre Snøfjellstjønnna og eksisterende kjørespor til Nedre Vårstigseter etter nærmere retningslinjer i forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 1.3 m.)

Det er også foreslått at forvaltningsmyndigheten bl.a. kan gi tillatelse til:

- nødvendig transport av ved, varer, utsyr og materialer til hytter ved Søndre Snøfjellstjønnna på barmark etter kjørespor angitt i forvaltningsplanen. (§ 3 pkt. 6.3 r.)
- motorferdsel på kjøresporet til Nedre Vårstigseter i forbindelse med jordbruksdrift i samsvar med forvaltningsplan. (§ 3 pkt. 6.3 s.)
- motorferdsel i forbindelse med vedlikehold av kjøresporene til Søndre Snøfjellstjønnna og Nedre Vårstigseter. (§ 3 pkt. 6.3 t.)

Det er bra at det nå blir samsvar mellom motorferdsel og vedlikehold som forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til.

Nedre Vårstigseter skal muligens være Vårstigvangen (Bøasætra)?

Det er behov for å skille mellom bilveier, traktorveier og kjørespor i verneområder, fordi det har betydning for hvordan disse kan brukes og vedlikeholdes.

### Veien / kjøresporene til Nedre Vårstigseter

Det ble etablert seter på Vårstigvangen /Bøasætra i 1947.

Det som omtales som kjøresporet til Nedre Vårstigseter i forslaget til ny forskrift, ble bygd med bulldoser i 1963 med statsbidrag som landbruksveg / seterveg / traktorvei til Vårstigvangen, og heter lokalt Drotningdalsvegen (Bøasætervegen).

Veien er ca. 8 km, og så å si hele veien ble liggende i Dovrefjell nasjonalpark som ble opprettet i 1974 og utvidet til Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark i 2002. De siste ca. 150 meter av veien før setra og setra ble liggende i Drivdalen landskapsvernområde som ble

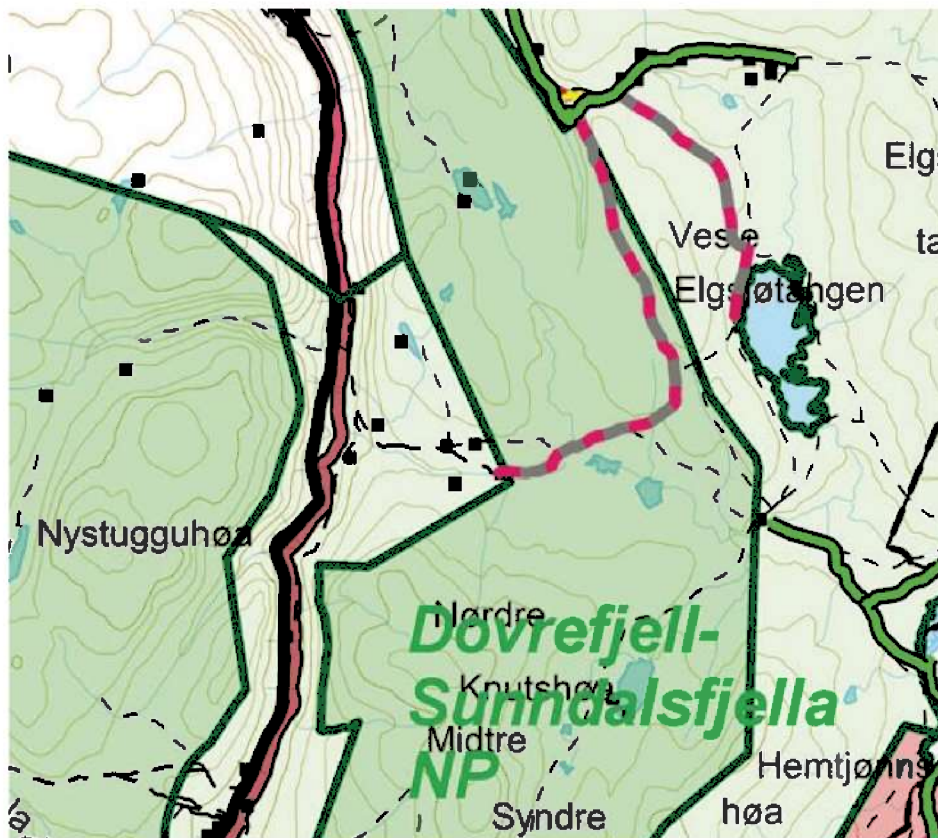


opprettet i 1974. Starten på veien, ca. 110 meter, ble liggende i Knutshø  
landscapsvernområde som ble opprettet i 2002.

Drotningdalsvegen har blitt brukt til transport til og fra setra med traktor og 4-hulsdrevet bil.  
Veien er låst med bom der den tar av fra Vinstradalsvegen.

I forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell, som ble godkjent i 2006, brukes (s. 90)  
betegnelsen kjørespor også om traktorveger og veier for terrengbil og lignende som ikke er  
bilvei. Bilvei er opparbeidet for kjøring med personbil.

I forvaltningsplanen har Drotningdalsvegen derfor fått status som kjørespor.



Kart 1: Utsnitt av kartvedlegg 2 i forvaltningsplanen, som viser bl.a.  
Drotningdalsvegen i Dovrefjell-Sunddalsfjella nasjonalpark.





Bilde 1 og 2: Deler av Drotningdalsvegen (Bøasætervegen) sett fra sør mot nord. Bildene er tatt i 2013.



Det er ikke beskrevet i forvaltningsplanen hva som kjennetegner kjørespor og veier, dvs. hva som er kjørespor og hva som er en vei (traktorvei og bilvei).

Det er forskjell på kjørespor, traktorveier og bilveier. Kjørespor har vanligvis oppstått på den måten at det har blitt kjørt med traktor og / eller bil flere ganger i de samme hjulsporene slik at hjulsporene etter hvert framstår som to parallelle kjørbare spor. Små skjæringer og fyllinger langs kjøresporet, tiltak for å lede bort vatn o.l., er vanligvis utført med håndredskaper. Veier er vanligvis bygd med maskiner og flytting av masser. Veier deles inn i traktorveier (ikke bygd for kjøring med vanlig personbil), og bilveier.

Kjørespor er ikke bygd med bulldoser eller gravemaskin. Det er derfor et relevant spørsmål om det som omtales som kjøresporene til Nedre Vårstigseter i forslaget til ny verneforskrift, ikke er kjørespor, men en vei (traktorvei).

Når kjørespor vedlikeholdes, er det vanligvis bare selve kjøresporene som blir vedlikeholdt. I tillegg kan det bl.a. bli utført mindre tiltak på eller langs kjøresporene for å forhindre vannskader på kjøresporene. I verneområder skal vedlikehold av kjørespor ikke føre til at kjøresporene endrer karakter i retning av vei.

Når veier vedlikeholdes er det som regel hele veibredden, grøfter, stikkrenner og bruer som blir vedlikeholdt.

Det har de siste 10-årene blitt utført noe vedlikehold på Drotningdalsvegen uten tillatelse fra forvaltningsmyndigheten. En del av vedlikeholdet har blitt utført pga. vannskader og for å forebygge vannskader. Det er gruset opp korte trekninger av veien ved to bruer og over ei stikkrenne pga. flomskader. Det er utført noe grøfting av veien med gravemaskin, og det er byttet noen stikkrenner. Dette er normalt vedlikehold og forebyggende vedlikehold som ikke har ført til at traktorveien har blitt til noen bilvei.

Om Drotningdalsvegen er kjørespor eller traktorvei i den nye verneforskriften for Dovrefjell-Sunddalsfjella nasjonalpark, får med andre ord betydning for hvordan vedlikeholdet av traktorveien kan utføres i nasjonalparken. Derfor er det en fordel at dette blir riktig i den nye verneforskriften for nasjonalparken.

Vårstigvangen har forholdsvis store og bra vedlikeholdte hus. Setra leies i dag ut og brukes som utgangspunkt for beiting med storfe av en gårdbruker i Oppdal. Eieren av setra bor i dag i Bærum.

#### Kjøresporene til Søndre Snøfjellstjønnå og Tverrfjellet

Kjøresporene til sørenden av Søndre Snøfjellstjønnå fortsetter ca. 1 km videre sørover til hyttene ved Tverrfjellet.

De fleste hyttene ved Søndre Snøfjellstjønnå og Tverrfjellet ble bygd mellom 1950 og 1975, og flere av hyttene ble satt opp der de står fordi det var mulig å kjøre traktor dit. Kjøresporene til hyttene ved Tverrfjellet ble opparbeidet lenge før området ble en del av Dovrefjell-Sunddalsfjella nasjonalpark i 2002, og praksis i mange år, også etter at Dovrefjell-



Sunddalsfjella nasjonalpark ble opprettet, har vært at det har blitt gitt tillatelser til transport med bil og traktor på kjøresporene til hyttene ved Tverrfjellet. Det går ikke kjørespor helt fram til alle hyttene ved Tverrfjellet, men kjøresporene har blitt og blir brukt så langt det er hensiktsmessig i forhold til de enkelte hyttene.

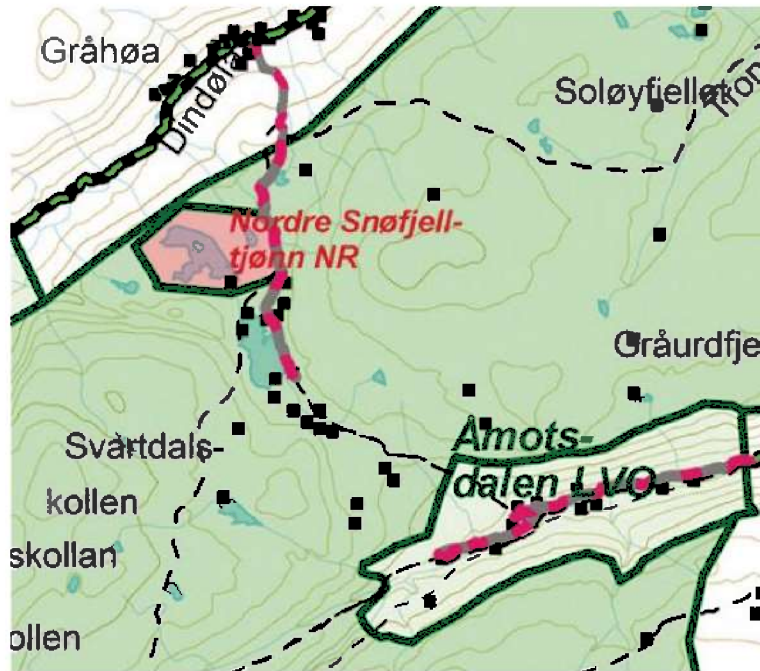


Bilde 3: En del av kjøresporene mellom Søndre Snøfjellstjønnna og hyttene ved Tverrfjellet. Bildet er tatt i 2012.

I foredraget til kronprinsregentens resolusjon 03.05.2002 vises til at Snøfjellstjønnin vei- og hytteeierforening har sagt at «De ønsker at nødvendig kjøring på barmark til hytter ved Snøfjellstjønnene / Tverrfjellet, kan skje uten søknad.».

I den nåværende verneforskriften for Dovrefjell-Sunddalsfjella nasjonalpark går det fram at forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til nødvendig transport etter eksisterende kjørespor til hytter ved Søndre Snøfjellstjønn, jf. § 3 pkt. 6.3 d. Kjøresporene som går videre til hyttene ved Tverrfjellet er ikke nevnt i forskriften. Det kan komme av en forglemmelse eller ikke god nok lokalkunnskap.

Forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell som ble godkjent i 2006, omtaler (s. 93) også bare kjøresporene til Søndre Snøfjellstjønnna, men ikke kjøresporene videre til hyttene ved Tverrfjellet, og i kartvedlegg 2 i forvaltningsplanen er det bare tegnet inn kjørespor mellom Dindalshytta og sørenden av Søndre Snøfjellstjønn, og ikke videre til Tverrfjellet. Det kan også ha sammenheng med ikke god nok lokalkunnskap.



Kart 2: Utsnitt av kartvedlegg 2 i forvaltningsplanen, som viser kjøresporene til sørenden av Søndre Snøfjellstjønn.

Kjøresporene som går videre til hyttene ved Tverrfjellet blir brukt i forbindelse med en tillatt sykkelrute i forvaltningsplanen mellom Dindalen og Amotsdalen.



Kart 3: Utsnitt av kartvedlegg 3 i forvaltningsplanen, som viser tillatt sykkelrute mellom Dindalen og Amotsdalen.



Kjøresporene som tar av ned til utløpet av Søndre Snøfjellstjønn (Pøla) i nordenden av tjønna, er heller ikke nevnt i forvaltningsplanen.

Siden kjøresporene som går fram til hyttene ved Tverrfjellet ikke er nevnt i verneforskriften og heller ikke er omtalt i forvaltningsplanen, har det vært en del forskjellige oppfatninger, bl.a. i Oppdal kommune og hos Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, om transport til disse hyttene.

Kjøresporene til Tverrfjellet i Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark, ble derfor behandlet som egen sak (sak nr. 117-2013) i Dovrefjell nasjonalparkstyret 23.09.2013, og styret fattet følgende vedtak:

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

Dovrefjell nasjonalparkstyret hadde da tidligere, i møte 06.05.2013 (sak nr. 087-2013) bedt om at arbeidet med revisjon av forvaltningsplanen ble satt i gang.

Det finnes mye informasjon og kunnskap om hvordan villreinen bruker området. I NINA Rapport 800 Villreinen i Snøhetta- og Knutshøområdet (2012), går det i sammendraget (s. 4) bl.a. fram:

Områdene rundt Snøfjellstjønnin utgjør en sårbar flaskehals for reinen når flokkene kommer vestfra og skal ut til vinterbeitene i Soløyfjellet / Gråurdfjellet. Bruken av veg, hytter turiststi og merka snøskuterløype, er antatt å redusere reinens tilgjengelighet til dette tangeområdet. (...)

Denne tangen er et potensielt viktig beiteområde for reinen. Soløyfjellet var regnet for å være et av de viktigste vinterbeiteområdene på 1980-tallet. Konfliktpotensialet knytta til villrein er størst gjennom senhøsten og vintersesongen.

Miljødirektoratet behandlet i brev til Fylkesmannen i Sør-Trøndelag 29.06.2016 en klage fra Fylkesmannen om transport med bil til hytter ved Tverrfjellet. Direktoratet opprettholdt vedtaket i nasjonalparkstyret om å tillate kjøring inn til hyttene ved Tverrfjellet, men endret vedtaket slik at tillatelsen gis som dispensasjon med hjemmel i naturmangfoldloven § 48.

Miljødirektoratet skriver i brevet til Fylkesmannen i Sør-Trøndelag bl.a.:

Det arbeides nå med en revisjon av forvaltningsplanen for verneområdene i Dovrefjell-Sunndalsfjella. Vi ser det som naturlig at det i den forbindelse gjøres en avklaring om fremtidig bruk av kjøresporet fra Søndre Snøfjellstjønn og inn til hyttene ved Tverrfjellet. (...)



Vi forutsetter at det gjennom arbeidet med ny forvaltningsplan blir gjort en grundig avveining av fremtidig praksis mht. bruk av det omtalte kjøresporet. Likeledes andre kjørespor til hytter i området. Miljødirektoratet vil vurdere om det er behov for en forskriftsendring når forvaltningsplanarbeidet er ferdig.

Arbeidet med revisjon av forvaltningsplanen har av mange forskjellige grunner ikke kommet ordentlig i gang, og det kan ennå gå noen år før forvaltningsplanen er ferdig revidert og godkjent.

Snøfjelltjønnin vei- og hytteeierforening og hytteeierne ved Tverrfjellet venter på en avklaring om bruk og vedlikehold av kjøresporene mellom sørenden på Søndre Snøfjellstjønnna og hyttene ved Tverrfjellet. Miljødirektoratet bør derfor vurdere om det er grunnlag for å ta bestemmelser om bruk og vedlikehold av kjøresporene til Tverrfjellet inn i den nye verneforskriften for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark.

Det kan gå mange år før verneforskriften blir revidert neste gang. Nærmere retningslinjer for bruk og vedlikehold av kjøresporene til sørenden av Søndre Snøfjellstjønnna, kjøresporene som tar av ned til utløpet av Søndre Snøfjellstjønnna (Pøla), og kjøresporene til hyttene ved Tverrfjellet, kan likevel fortsatt avklares i forbindelse med revisjon av forvaltningsplanen.

### **Forslag til vedtak - innstilling**

Dovrefjell nasjonalparkstyret er orientert om saksbehandlerens kommentarer og vurderinger til forslaget til ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark (alternativ 2).

I tillegg har nasjonalparkstyret følgende kommentarer og merknader:

### **Behandling i møtet**

Dovrefjell nasjonalparkstyret diskuterte saken, og sluttet seg til saksbehandlerens kommentarer og vurderinger, med den presiseringen som gjengis i vedtaket.

### **Vedtaket**

Dovrefjell nasjonalparkstyret slutter seg til saksbehandlerens kommentarer og vurderinger til forslaget til ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark (alternativ 2).

I tillegg har nasjonalparkstyret følgende presisering:

Forslaget til ny verneforskrift for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark har ikke blitt utarbeidet på grunnlag av en omfattende prosess hvor mange av de som blir berørt av verneforskriften har blitt involvert på forhånd. Dette er en mangel ved forslaget til ny verneforskrift for nasjonalparken.

Enstemmig.



### **Rett til innsyn i sakens dokumenter**

Alle kan kreve innsyn i sakens dokumenter. Noen dokumenter kan med hjemmel i lov være unntatt fra innsyn.

Hjerkinn, 26.04.2017

Lars Børve (sign.)  
forvalter  
Dovrefjell nasjonalparkstyret

### **Kopi til**

- Miljødirektoratet
- Statens naturoppsyn Dovrefjell
- Fylkesmannen i Oppland