



**Dovrefjell
nasjonalparkstyre**

Postadresse
Postboks 987
2604 Lillehammer

Besøksadresse
Norsk villreinsenter nord
Hjerkinnhusvegen 33
2661 Hjerkin

Kontakt
Sentralbord +47 61 26 60 00
Saksbehandler +47 911 79 701
sfinpost@statsforvalteren.no
www.nasjonalparkstyre.no/dovrefjell

Møtebok for Dovrefjell nasjonalparkstyre

Møtedato: 21.06.2021	Utvalg: Nasjonalparkstyret	Møtested: Vangshaugen
Sak nr.: 024-2021	Saksbehandler: Lars Børve	Arkivsak nr.: 2021/4476

Klage fra statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet på tillatelse til Åse og Stein Arne Brendryen, Dalholen, til transport med traktor, ATV og el-sykkel til Fjellægret i Knutshø landskapsvernområde i 2021-2024

Dokumenter

- 09.04.2021: Søknad fra Åse og Stein Arne Brendryen, Dalholen, om transport med traktor og ATV og bruk av el-sykkel til Fjellægret i Knutshø landskapsvernområde i 2021-2024.
- 14.04.2021: E-post fra Oppdal kommune til Dovrefjell nasjonalparkstyre – Oversending av søknad for behandling.
- 26.04.2021: E-post fra Dovrefjell nasjonalparkstyre til Oppdal kommune vedlagt brev med tillatelse til Åse og Stein Arne Brendryen, Dalholen, til transport med traktor, ATV og el-sykkel på kjøresporene mellom Setalsjølia og seter på Fjellægret i Knutshø landskapsvernområde i 2021-2024. (Delegert sak nr. 152-2021.)
- 07.05.2021: E-post fra Statsforvalteren i Trøndelag til Dovrefjell nasjonalparkstyre – Varsel om klage. (E-posten ble videresendt til Stein Arne Brendryen 10.05.2021.)
- 12.05.2021: E-post fra Åse og Stein Arne Brendryen til Dovrefjell nasjonalparkstyre – Uttalelse til varsel om klage. (E-posten ble videresendt til Statsforvalteren i Trøndelag og Statsforvalteren i Innlandet 12.05.2021.)
- 28.05.2021: E-post fra Statsforvalteren i Trøndelag til Dovrefjell nasjonalparkstyre – Klage på delegert vedtak 152-2021 Knutshø landskapsvernområde – transport med traktor og ATV og bruk av el-sykkel til Fjellægret 2021 - 2024 – Åse og Stein Arne Brendryen

Klage fra statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet

Statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet klager 28.05.2021 på vedtak i delegert sak 152-2021 i Dovrefjell nasjonalparkstyre 26.04.2021. I vedtaket fikk Åse og Stein Arne Brendryen, Dalholen, tillatelse til transport av utstyr, materialer og proviant m.m. med traktor, ATV og el-sykkel på kjøresporene mellom Setalsjølia og egen seter på Fjellægret i Knutshø landskapsvernområde. Det ble gitt tillatelse til inntil 10 turer (tur-retur) i året med traktor og ATV fra 10.06. til 20.10. i 2021-2024. Det ble også gitt tillatelse til bruk av el-sykkel når formålet er bl.a. transport av f.eks. proviant og utstyr for arbeid og opphold på setra i 2021-2024.

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

Opplysninger om søknaden / saksopplysninger i delegert sak 152-2021

Åse og Stein Arne Brendryen, Baksidevegen 520, 2584 Dalholen, søker 09.04.2021 om tillatelse til transport av utstyr, materialer, proviant m.m. med traktor og ATV på kjøresporene mellom Setalsjølia og egen seter (153/1) på Fjellægret i Knutshø landskapsvernområde.

Det dreier seg om transport av bl.a. materialer til oppussing av seterhus, snekkerutstyr, aggregat og noe inventar m.m. inn til setra, og transport tilbake av mye gamle «saker og ting» som har vært lagret i seterstua og fjøset.

Åse og Stein Arne Brendryen søker derfor om inntil 10 turer (tur-retur) i året med traktor og ATV (10 turer til sammen i året) i 2021-2024.

I tillegg søker de om tillatelse til å bruke el-sykkel fritt på kjøresporet til Fjellægret.

Kjøresporene går fra Såtålia / Setalsjølia i Oppdal kommune til Fjellægret i Tynset kommune.

Åse og Stein Arne Brendryen kjøpte og fikk konsesjon på setra i 2021 (arkivsak 2021/1090).



Bilde 1: Setrene på Fjellægret. Bildet er tatt 21.09.2012.

Regler og retningslinjer for saksbehandlingen i delegert sak 152-2021

Regler og retningslinjer for saksbehandlingen går bl.a. fram av:

- Naturmangfoldloven av 19. juni 2009.
- Verneforskrift for Knutshø landskapsvernområde av 3. mai 2002.
- Forvaltningsplan for verneområdene på Dovrefjell, vedtatt 8. februar 2006.
- Rundskriv om forvaltning av verneforskrifter, utgitt av Miljødirektoratet i 2014.

Formålet med opprettelsen av Knutshø landskapsvernområde er å ta vare på et sammenhengende høg fjellsområde med leveområdene til villreinen i Knutshø (villreinområde), og et særpreget natur- og kulturlandskap med tilhørende planteliv, dyreliv, landskapsformer og kulturmiljø, jf. § 2 i verneforskriften.



Motorisert ferdsel er vanligvis ikke tillatt i Knutshø landskapsvernområde, jf. § 3 pkt. 5.1 og 5.2 i verneforskriften, men forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til bl.a. motorferdsel i forbindelse med nødvendig transport til setrer på traktorveier / kjørespor som er angitt i forvaltningsplanen jf. pkt. 5.3 e.

Forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell har retningslinjer for bl.a. motorferdsel på barmark. (s. 83-87):

- Transport til setrer som benyttes i primærnæring, kan utføres med eget kjøretøy.
- For behov som er årvisse, gis tillatelse / dispensasjon for normalt 4 år.
- Det legges opp til en restriktiv praksis. Kjøring utenom eksisterende kjørespor tillates ikke.

I retningslinjene for motorferdsel på barmark i Knutshø landskapsvernområde (s. 86-87) går det fram:

Pkt. 5.3 e: Det kan gis tillatelse til nødvendig transport til setre etter traktorveger / kjørespor som er angitt i forvaltningsplanen. Det legges til grunn at punktet hjemler transport ut over det som går fram av pkt. 5.2 d. For setre som drives i landbruk-snæring (jf. næringsoppgave), kan det gis tillatelse til transport i forbindelse med utleie til for eksempel jakt og fiske. Det forutsettes at eier selv besørger transporten. For setre som ikke drives som en del av jordbruksvirksomhet gis ikke tillatelse til transport i forbindelse med utleie. Det kan imidlertid gis tillatelse til nødvendig transport av ved, og i forbindelse med vedlikehold av bygningene. Det gis ikke dispensasjon for andre formål.

I vedlegg 1 og kartvedlegg 2 i forvaltningsplanen, går det fram at det er godkjent kjørespor mellom Setalsjølia og Fjellægret.



Kart 1: Utsnitt fra kartvedlegg 2 i Forvaltningsplan for verneområdene på Dovrefjell.



Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12, jf. § 7, skal også legges til grunn som retningslinjer når det treffes beslutninger som berører naturmangfold:

- § 8 kunnskapsgrunnlaget,
- § 9 føre-var-prinsippet,
- § 10 økosystemtilnærming og samlet belastning,
- § 11 kostnadene ved miljøforringelse,
- § 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

Dovrefjell nasjonalparkstyret har i møte 07.12.2015, sak nr. 74-2015 (arkivsak nr. 2015/7095), delegert myndighet til forvalterne (jf. vedtektene pkt. 6.2) til å treffe vedtak i saker av kurant karakter. Alle delegerte vedtak skal refereres for styret.

Vurderinger i delegert sak 152-2021

Dovrefjell nasjonalparkstyret har hjemmel i verneforskriften for Knutshø landskapsvernområde til å gi tillatelse til transport av utstyr, materialer og proviant m.m. med traktor, ATV og el-sykkel på kjøresporene mellom Setalsjølia og Fjellægret i Knutshø landskapsvern-område, jf. verneforskriften § 3 pkt. 5.3 e. Det samme gjelder også transport av gamle «saker og ting» tilbake.

Det er en fordel at det er forholdsvis tørt når transportene med traktor og ATV utføres, slik at en unngår kjøreskader på sporene.

Bruk av el-sykkel i verneområder regnes også som motorferdsel. Dovrefjell nasjonalparkstyret kan gi tillatelse til bruk av el-sykkel når formålet er bl.a. transport av f.eks. proviant og utstyr for arbeid og opphold på setra.

Vurdering i forhold til de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12:

Når det treffes beslutninger som berører naturmangfoldet, skal forvaltningen innhente og legge til grunn kunnskap om naturmangfoldet. Kunnskapen som skal brukes, er kunnskap om landskap, økosystemer, naturtyper og arter, og det skal gis en vurdering av effekten av påvirkninger.

Dersom det tas hensyn til villrein og annet dyreliv, vil transport med traktor, ATV og el-sykkel på kjøresporene mellom Setalsjølia og Fjellægret, berøre naturmangfoldet forholdsvis lite, og effekten av påvirkningene vil også være forholdsvis liten, jf. § 8.

Påvirkningen av økosystemet skal også vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for, jf. § 10. De planlagte transportene, vil sammen med andre tillatelser og dispensasjoner som er eller vil bli gitt i disse fjellområdene, sannsynligvis ikke føre til at belastningen på økosystemet blir for stor samlet sett. Det er derfor ikke behov for å ta i bruk føre-var-prinsippet, jf. § 9.

I denne saken er det ikke nødvendig å vurdere om tiltakshaver skal dekke kostnadene ved miljøforringelse, jf. § 11, og om det blir benyttet tilstrekkelig miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, jf. § 12.



Det er derfor mulig å gi tillatelse til transport av utstyr, materialer og proviant, m.m. med traktor, ATV og el-sykkel på kjøresporene mellom Setalsjølia og Fjellægret med hjemmel i § 3 pkt. 5.3 e i verneforskriften for Knutshø landskapsvernområde. Det foreslås at tillatelsen gjelder fra 10.06. til 20.10. i 2021-2024.

Vedtak i delegert sak 152-2021

Dovrefjell nasjonalparkstyre gir Åse og Stein Arne Brendryen, Dalholen, tillatelse til transport av utstyr, materialer og proviant m.m. med traktor, ATV og el-sykkel på kjøresporene mellom Setalsjølia og egen seter på Fjellægret i Knutshø landskapsvernområde.

Det gis tillatelse til inntil 10 turer (tur-retur) i året med traktor og ATV fra 10.06. til 20.10. i 2021-2024. Det gis også tillatelse til bruk av el-sykkel når formålet er bl.a. transport av f.eks. proviant og utstyr for arbeid og opphold på setra i 2021-2024.

Vilkår:

- Kjøringen skal foregå på en hensynsfull måte. Vegetasjonen og kjøresporene skal ikke påføres unødige skader. Det skal tas hensyn til villrein og annet dyreliv.
- Eventuell veiledning som forvaltningsmyndigheten, SNO eller fjelloppsynet gir for å ivareta verneformålet, skal følges.
- Kjøretillatelse skal være med når kjøring foregår, og kjørebok skal føres.

Vedtaket er fattet med hjemmel i verneforskriften for Knutshø landskapsvernområde, § 3 pkt. 5 e, og med grunnlag i forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell.. Vilkårene er fastsatt med grunnlag i vanlig praksis innenfor forvaltningsretten.

Varsel om klage fra Statsforvalteren i Trøndelag

Statsforvalteren i Trøndelag v/ Inge Hafstad skriver i e-post til Dovrefjell nasjonalparkstyre 07.05.2021:

Det vises til telefonsamtale med nasjonalparkforvalter Lars Børve tidligere i dag, fredag den 7. mai 2021.

Statsforvalteren i Trøndelag og Statsforvalteren i Innlandet varslar hermed om at følgende delegerte vedtak av nasjonalparkforvalteren vil bli påklaget av Statsforvalteren:

- Delegert vedtak nr. 148/2021 datert 20. april 2021 – dispensasjon fra vernebestemmelsene for Knutshø landskapsvernområde – tillatelse til barmarkskjøring med bil inn til Fjellægret 2021 – 2024 – Odd Brendryen.
- Delegert vedtak nr. 152/2021 datert 26. april 2021 – dispensasjon fra vernebestemmelsene for Knutshø landskapsvernområde – tillatelse til barmarkskjøring med traktor/ATV og bruk av el-sykkel inn til Fjellægret 2021 – 2024 – Åse og Stein Arne Brendryen.



Begrunnelsen for klagene er i all hovedsak:

De to vedtakene er hjemlet i verneforskriften for Knutshø landskapsvernområde § 3, punkt 5.3e som sier at det kan gis tillatelse til motorferdsel i forbindelse med nødvendig transport til setrer på traktorveier/kjørespor som er angitt i forvaltningsplanen. I forvaltningsplanens vedlegg 1 og kartvedlegg 2 går det fram at kjøresporet mellom Setalsjølia og Fjellægret er godkjent kjørespor i henhold til forvaltningsplanen. Verneforskriftens § 3, punkt 5.3e sier at det kan gis, ikke at det skal gis. For å minimalisere barmarkskjøringen i landskapsvernområdet bør det kun gis tillatelse til barmarkskjøring når det foreligger «særlig behov», som når det skal transporteres varer, utstyr o.l. som er av en slik karakter at det ikke er egnet å transportere inn vinterstid på snødekt mark. Selv da skal det foretas en selvstendig vurdering av om behovet kan dekkes på andre måter. Frakt av bagasje og utstyr mv. i forbindelse med utleie til jakt og fiske og materialer og utstyr til vedlikehold regnes ikke som et «særlig behov».

Statsforvalteren er av den oppfatning at forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell har mer liberale retningslinjer enn motorferdselslovgivningen når det gjelder barmarkskjøring, noe som er uheldig. Når nasjonalparkstyret vurderer søknader om barmarkskjøring må styret/forvalter ta stilling til om det foreligger «særlig behov», og om behovet kan dekkes på en annen måte. Dette gjelder uavhengig av om vedtaket er hjemlet direkte i verneforskriften, som er tilfellet her, eller i naturmangfoldlovens § 48. Statsforvalteren kan ikke se at nasjonalparkforvalter har vurdert dette i de to vedtakene som vi nå varsler klage på. Når det skal vurderes om det foreligger «særlig behov» må verneområdeforvaltningen minimum følge retningslinjene for motorferdselslovgivningen.

Den samme vurderingen skal kommunen gjøre når de vurderer søknadene opp mot motorferdselsloven og nasjonal forskrift. I brevet av 7. juli 2020 til Utmarkskommunenenes sammenslutning (USS) uttaler Klima- og miljødepartementet at det ikke er utelukket å gi dispensasjoner etter § 6, men at det skal «svært mye til før det vil være aktuelt å gi dispensasjon etter § 6 for kjøring med ATV e.l. på barmark utenfor traktorvei i forbindelse med utleie av hytter til jakt og fiske». Det skal foreligge «særlig behov» hvis det skal åpnes opp for barmarkskjøring. Vilårene for å kunne gi en tillatelse til barmarkskjøring etter NF § 6 skal derfor tolkes strengt, og vilårene for å gi en dispensasjon for barmarkskjøring etter verneforskriften og/eller § 48 i naturmangfoldloven skal, etter Statsforvalterens vurdering, vurderes minst like strengt.

Det gis tillatelse til et forholdsvis stort antall turer, uten at søker har dokumentert behovet. Barmarkskjøringen bidrar til å opprettholde et eksisterende kjørespor, noe som påvirker verneverdiene negativt.

Statsforvalteren vil komme med mer utdypende klager på vedtakene i løpet av uke 19 eller 20.

E-posten fra Statsforvalteren i Trøndelag 07.05.2021 med varslet om klage, ble videresendt til Stein Arne Brendryen 10.05.2021.



Uttalelse til varsel om klage fra Statsforvalteren i Trøndelag

Åse og Stein Arne Brendryen uttaler følgende i e-post 12.05.2021 om varselet til klage fra Statsforvalteren i Trøndelag:

Viser e-post om at det skal komme en klage på vedtak som berører undertegnede mtp kjøring til seter på Fjellægret. Vi vil derfor forsøke å belyse bakgrunnen for søknaden.

Vi har siste året kjøpt denne setra, 153/1 og denne setra ble kjøpt med innhold og slik som den sto. For noen år siden ble det skiftet glas på hele seterhuset (82m²), men ellers så er den slik som ble bygd også med innhold.

Vi ønsker å oppgradere litt innvendig med senger, kjøkken, isolering, rominndelinger, ovner, piper, møbler m.m. Til dette må en da ha med litt hjelp, og utstyr som f.eks. sag, aggregat, materialer og verktøy.

Som nevnt over ble setra overtatt med innhold, og skal vi skifte ut deler av dette og ta med ut alt skrot som er lagret over mange tiår i 2 seterfjøs på hver 80m², så har dette blitt en del, bl.a. de vinduene som er skiftet. Vi ønsker at dette skal behandles på en god måte m.t.p. gjenvinning, og vil derfor ha dette ut av fjellet igjen.

Det er med tanke på dette vi har søkt så mange turer. Så er det også slik at traktorveien inn til setra er av en slik art at det ikke er så veldig "morsomt", eller behagelig å kjøre mer enn nødvendig.

Opplysninger om klagen fra statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet

Klagen fra statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet 28.05.2021 gjengis her i sin helhet:

Statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet viser til delegert vedtak i DS nr. 152-2021 (deres ref. 2021/4476) av nasjonalparkforvalter for Dovrefjell nasjonalparkstyre datert den 26. april 2021. I nevnte vedtak gis Åse og Stein Arne Brendryen tillatelse til inntil 10 (ti) turer hvert år med traktor og ATV etter eksisterende kjørespor mellom Setalsjølia og inn til egen seter på Fjellægret i Knutshø landskapsvernområde. Tillatelsen gjelder for barmarks-sesongene 2021-2024. Formålet med kjøringen er nødvendig transport av materialer til oppussing av seterhus, snekkerutstyr, aggregat, utstyr m.m., samt uttransportering av gamle «saker og ting» som har vært lagret i seterhus og fjøset. Det gis også tillatelse til bruk av el-sykkel når formålet er bl.a. transport av proviant og utstyr for arbeid og opphold på setra. Det vises også til Statsforvalterens varsel om klage i e-post datert 7. mai 2021.

Vedtaket er hjemlet i verneforskriftens § 3, punkt 5.3, bokstav e, som sier at forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til motorferdsel i forbindelse med nødvendig transport til setrer på traktorveier/kjørespor som er angitt i forvaltningsplanen. Statsforvalteren er kjent med at det delegerte vedtaket er en videreføring av tidligere forvaltningspraksis der Dovrefjell nasjonalparkstyre med hjemmel i verneforskriftens § 3, punkt 5.3, bokstav e har gitt tillatelse til barmarkskjøring langs kjørespor inn til Fjellægret.



Statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet klager med dette på delegert vedtak nr. 152-2021 i sak 2021/4476 der det gis dispensasjon fra vernebestemmelsene for Knutshø landskapsvernområde for inntil 10 (ti) turer hvert år med traktor og ATV, samt bruk av elsykkel, etter eksisterende kjørespor mellom Setalsjølia og inn til egen seter på Fjellægret.

Etter Statsforvalterenes vurdering skal transportbehovet i all hovedsak dekkes på annen måte enn barmarkskjøring. Det er kun når det skal transporteres varer, utstyr o.l. som er av en slik karakter at det ikke er egnet å transportere inn vinterstid på snødekt mark at det kan gis tillatelse til barmarkskjøring.

Med bakgrunn i dette er det ikke grunnlag for å gi tillatelse etter verneforskriftens § 3, punkt 5.3, bokstav e, til inntil 10 (ti) turer hvert år med traktor/ATV etter eksisterende kjørespor mellom Setalsjølia og inn til egen seter på Fjellægret i Knutshø landskapsverneområde. Statsforvalterne krever at antall turer reduseres til kun å omfatte turer for transport av varer, utstyr o.l. som er av en slik karakter at det ikke er egnet å transportere inn vinterstid på snødekt mark. Søker må beskrive konkret hva som skal transporteres inn.

Etter Statsforvalterenes vurdering skal antall turer med el-sykkel tallfestes, og behovsvurderes etter de samme prinsippene som ved vurdering av behovet for annen motorferdsel på barmark. Det er svært begrenset hva som kan transporteres med el-sykkel, og Statsforvalteren er av den oppfatning at vedtak om bruk av el-sykkel kan ikke hjemles i verneforskriftens § 3, punkt 5.3 bokstav e. Bruk av el-sykkel vil stort sett være persontransport, og den delen av søknaden må behandles etter naturmangfoldlovens § 48, jf. verneforskriftens § 4 *Generelle dispensasjonsbestemmelser*.

Statsforvalterenes vurdering

I henhold til vedtektene for Dovrefjell nasjonalparkstyre punkt 12 *Klageadgang, klageinstans og klagebehandling* har Statsforvalteren med hjemmel i naturmangfoldlovens § 62 tredje ledd siste setning klagerett på vedtak fattet av nasjonalparkstyret.

Formålet med Knutshø landskapsvernområde er å ta vare på et sammenhengende høgfjellsområde med leveområdene til villrein i Knutshø, og et særpreget natur- og kulturlandskap med tilhørende planteliv, dyreliv, landskapsformer og kulturmiljø.

Forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell sier følgende om barmarkskjøring i Knutshø landskapsvernområde; *Det kan gis tillatelse til nødvendig transport til setre etter traktorveg/kjørespor som er angitt i forvaltningsplanen. Det legges til grunn at punktet hjemler transport ut over det som går fram av pkt. 5.2d. For setre som drives i landbruksnæring (jf. næringsoppgave), kan det gis tillatelse til transport i forbindelse med utleie til for eksempel jakt og fiske. Det forutsettes at eier selv besørger transporten. For setre som ikke drives som en del av jordbruks-virksomhet gis det ikke tillatelse til transport i forbindelse med utleie. Det kan imidlertid gis dispensasjon til nødvendig transport av ved, og i forbindelse med vedlikehold av bygningene. Det gis ikke dispensasjon for andre formål.*



Åse og Stein Arne Brendryen eier deler av setra Fjellægret. Det går ikke frem av saksopplysningene om setra drives i landbruksnæring eller ikke. Hvis Fjellægret hadde vært ei seter med aktiv jordbruksdrift hadde motorferdselen i forbindelse med landbruksdrift på kjøresporet vært direkte hjemlet i verneforskriftens § 3, punkt 5.2 bokstav d. Forvaltningsplanen sier at det ikke er fullseterbruk på noen av de 15 setrene i Tynset kommune sin del av Knutshø landskapsvernområde. Statsforvalteren legger derfor til grunn at Åse og Stein Arne Brendryen sin seter på Fjellægret ikke drives i landbruksnæring, jf. næringsoppgave, men at bygningene på setra benyttes som fritidsbygning. Forvaltningsplanen åpner for så vidt opp for at det kan gis tillatelse til nødvendig transport av ved, og i forbindelse med vedlikehold av bygningene. Imidlertid sier retningslinjene for motorferdsel i forvaltningsplanen følgende om «Valg av transportform og årstid» (6.6.2) at *«Hovedprinsippet er at den transport som gir minst konflikt med verneverdiene og andre brukerinteresser skal nyttes. b) Der det er kjørespor (tillatelse kreves), skal saksutredningen gjøre en avveining mellom transport på barmark eller snø. Er det nevneverdig forskjell i skade på verneverdiene mellom årstidene, skal transport henvises til den mest gunstige transportform og sesong»*.

Retningslinjene for motorferdsel på barmark (6.6.4) slår fast at:
«Felles for alle områdene er at det legges opp til en svært restriktiv praksis».

Forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell er relativt gammel, fra 2006. Siden forvaltningsplanen ble godkjent er det kommet både endringer i motorferdselregelverket og ny kunnskap om villreinen. NINA sine arealbrukskart for villrein fra 2012 viser at Fjellægret er et helårsbeite for villreinen, men kjøretraseen inn til Fjellægret går helt inn til østgrensen for kalvingsområdet. Dette tilsier en grundig vurdering av omfanget av tillatelser til motorisert ferdsel generelt, og særlig på barmark, herunder bruk av el-sykkel som pr. definisjon regnes som motorisert kjøretøy i forhold til verneforskriften. Statsforvalterne har forståelse av at det er vanskelig å kommunisere utad at det er formelle forskjeller mellom bruk av vanlig sykkel og bruk av el-sykler i verneområder, men nasjonalparkforvalter må forholde seg til det formelle i dette tilfellet. En søknad om bruk av el-sykkel må derfor vurderes som en hvilken som helst annen søknad om barmarkskjøring. En eventuell tillatelse til bruk av el-sykkel må vurderes opp mot eventuelle negative konsekvenser for bl.a. villrein. Vurderinger opp mot presedens og samlet belastning må også foretas, og det må settes vilkår som bidrar til å ivareta de verneverdiene nasjonalparkstyret er satt til å ivareta, blant annet om antall turer og om tidsperiode for bruken av el-sykkel. I dispensasjonen som nå er gitt er det ikke foretatt en vurdering av behovet for kjøring, utover det søker selv har oppgitt. Fri bruk av el-sykkel uten begrensninger i hele fireårsperioden og 10 turer med traktor/ATV pr. år i 4 år gir totalt 40 turer for å frakte utstyr og materiell til vedlikehold. Dette synes unødvendig høyt. I tillegg er det gitt dispensasjon for barmarkskjøring til andre eiere av fritidsbygninger på Fjellægret, noe som forsterker den samlede belastningen på området.

Som grunnlag for å innvilge dispensasjonen er det ikke gjennomført en avveining mellom transport på barmark eller snø, jf. retningslinjene i forvaltningsplanen. I tillegg er konsekvensene for naturmangfoldet, særlig villreinen, kun summarisk vurdert. Å tillate i alt 40 turer over fire år med motorisert ferdsel på barmark for transport av



utstyr og materiell til vedlikehold, vil åpne for en praksis som samla sett kan påvirke verneverdiene negativt, jf. naturmangfoldloven §10. Det finnes mange setre og mange gamle kjørespor som er definert i forvaltningsplanen, slik at den samlede belastningen i forhold til barmarkskjøring i Knutshø landskapsvernområde vil bli vesentlig, noe som strider mot formålet med vernet og vil virke negativt på verneverdiene. Det er ingen tvil om at dagens forvaltningspraksis med omfattende barmarkskjøring i verneområdene på Dovrefjell har skapt en presedens der det forventes å få innvilget søknader om barmarkskjøring uavhengig av vurderinger om behovet er til stede, og om behovet kan dekkes på andre måter. Tillatelser med fri bruk av el-sykkel vil også skape presedens, ikke bare i Knutshø landskapsvernområde, men også i alle andre verneområder.

Etter Statsforvalteren vurdering er retningslinjene for barmarkskjøring i forvaltningsplanen mer liberale enn hva motorferdselslovgivningen åpner opp for. Dette gjenspeiler seg i en forvaltningspraksis som har fått utviklet seg over tid. Fjellægerveien er definert som et kjørespor, ikke traktorvei, og søker må dokumentere «særlige behov» for barmarkskjøringen. Barmarkskjøring i forbindelse med frakt av materialer og utstyr i forbindelse med oppussing og vedlikehold av seterbygningene er ikke et slikt «særlig behov» som gir grunnlag for en tillatelse til barmarkskjøring, verken etter motorferdselslovgivningen eller etter verneforskriften. Det er uheldig at det over tid har utviklet seg en forvaltningspraksis i Knutshø landskapsvernområde som strider mot motorferdselslovgivningen.

Statsforvalteren i Trøndelag hadde i 2020 et eget oppdrag fra Miljødirektoratet på motorferdsel. Dette oppdraget går på å fokusere på veiledning ifm. barmarkskjøring. Statsforvalteren har i den sammenheng kartlagt kommunenes praksis på barmark og kommet frem til at praksisen flere steder ligger langt utenfor hva regelverket åpner for. Samtidig ser vi at verneforskrifter og forvaltningspraksisen i verneområder ofte er mer liberal enn det den nasjonale lovgivningen på motorferdsel er. Det er ønskelig at forvaltningspraksisen når det eventuelt skal gis dispensasjoner fra verneforskriften for barmarkskjøring i fremtiden, nivelleres opp mot motorferdselslovgivningen. For å minimalisere barmarkskjøringen i landskapsvernområdet bør det kun gis tillatelse til barmarkskjøring når det skal transporteres varer, utstyr o.l. som er av en slik karakter at det ikke er egnet å transportere inn vinterstid på snødekt mark. Dette vil også være i tråd med de strenge vilkårene motorferdselslovgivningen krever for å gi tillatelse etter nasjonal forskrift § 6. Forvaltningspraksisen for saker som behandles etter verneforskriftene bør ikke være mer liberal enn motorferdselloven og nasjonal forskrift. Det transportbehovet som skisseres i søknad og delegert vedtak skal i utgangspunktet dekkes med snøscooter vinterstid på snødekt mark, eventuelt med helikopter.

Verneforskriftens § 3, punkt 5.1 viser til at motorferdsel på land og til vanns og landing med luftfartøy er forbudt. Videre sier verneforskriftens § 3, punkt 5.2 hvilken type motorisert ferdsel bestemmelsen ikke er til hinder for, mens § 3, punkt 5.3 sier hva forvaltningsmyndigheten etter søknad kan gi tillatelse til. Når det gjelder barmarkskjøring langs kjørespor er det åpnet opp for at det kan gis tillatelse etter søknad i forbindelse med nødvendig transport til seter på kjørespor som er angitt i forvaltningsplanen. Verneforskriften sier at det **kan gis**, ikke at det skal gis. For å



minimalisere barmarkskjøringen i landskapsvernområdet bør det, som tidligere nevnt, kun gis tillatelse til barmarkskjøring når det skal transporteres varer, utstyr o.l. som er av en slik karakter at det ikke er egnet å transportere inn vinterstid på snødekt mark.

Miljødirektoratet har i en klageavgjørelse datert 11. mai 2021 om barmarkskjøring inn til hytte ved Snøfjellstjønnevegen i Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark stadfestet nasjonalparkstyrets vedtak om å gi tillatelse til inntil to turer for ordinær transport av utstyr inn til egen hytte ved Snøfjellstjønnevegen. Begrunnelsen til direktoratet var at vedtaket var i tråd med forvaltningsplanen, og at det aktuelle kjøringen på barmark er regulert i verneforskriften for nasjonalparken. Miljødirektoratet tok ikke stilling til om barmarkskjøringen var mer liberal enn hva motorferdsellovgivningen åpner opp for. Direktoratet peker på at dette er forhold som må vurderes i en fremtidig revisjon av verneforskriftene og forvaltningsplanen.

Selv om klageavgjørelsen har flere likhetstrekk med denne saken, ønsker statsforvalteren å påpeke følgende ulikheter:

- **Forvaltningsplanen har ikke definert antall turer med barmarkskjøring det kan gis tillatelse til i Knutshø LVO. Forvaltningsplanen sier at det kan gis tillatelse til nødvendig transport av ved, og i forbindelse med vedlikehold av bygningene til setre etter traktorveger/kjørespor som er angitt i forvaltningsplanen. Når antall turer ikke er definert i forvaltningsplanen skal hver enkelt søknad behøvsprøves i større utstrekning enn når antall turer er definert, jf. retningslinjene om barmarkskjøring på Snøfjellstjønnevegen.**
- **Forvaltningsplanen sier ingenting om at setre må være i aktiv landbruksdrift eller ikke for at det skal gis tillatelse.**
- **Bruk av el-sykkel vil stort sett være persontransport, og den delen av søknaden må behandles etter naturmangfoldlovens § 48, jf. verneforskriftens § 4 *Generelle dispensasjonsbestemmelser*. Forvaltningsplanen sier ingenting om bruk av el-sykkel.**

Nasjonalparkforvalter og/eller styret skal alltid vurdere om behovet for barmarkskjøring kan dekkes på andre måter. Dette gjelder uavhengig av om vedtaket er hjemlet direkte i verneforskriften eller i naturmangfoldlovens § 48. Kan behovet dekkes med motorisert ferdsel på snødekt mark, skal hovedregelen være at transporten skal utføres på snødekt mark, alternativt med helikopter. Statsforvalteren kan ikke se at nasjonalparkforvalter har vurdert dette når vedtaket ble fattet. Det kommer ikke frem noe i saken som tilsier at det skulle være noen særlige grunner eller forhold som tilsier at transporten ikke kan skje på vinterstid, eller med helikopter. Vilårene for å kunne gi en dispensasjon for barmarkskjøring etter verneforskriftens § 3, punkt 5.3 bokstav e skal vurderes minst like strengt som vilårene for å gi en dispensasjon etter § 6 i nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (NF).

Statsforvalteren er klar over at vedtaket er en videreføring av en forvaltningspraksis som Dovrefjell nasjonalparkstyret har praktisert over flere år. Når Statsforvalteren allikevel velger å klage på vedtaket er det fordi det, etter vår vurdering, har etablert seg en uheldig forvaltningspraksis der søkere automatisk får tillatelse til



barmarkskjøring uavhengig av om søker har et reelt behov eller ikke, samt at nasjonalparkstyret/forvalter unnlater å vurdere om behovet kan dekkes på andre måter og til andre årstider. Etter Statsforvalterens vurdering er det ikke grunnlag for å gi tillatelse til 10 (ti) turer med traktor/ATV og fri bruk av el-sykkel inn til Fjellægret med hjemmel i verneforskriftens § 3, punkt 5.3 bokstav e.

Statsforvalterenes konklusjon

- Dispensasjon for barmarkskjøring i forbindelse med transport av materialer og utstyr i forbindelse med vedlikehold og oppussing av seterbygninger kan ikke regnes som «særlige behov», og det er ikke foretatt en avveining mellom transport på barmark eller snø, noe som strider mot forvaltningsplanen som sier at denne avveiningen skal gjøres.
- Barmarkskjøring inn til veiløse hytter/setre som benyttes som fritidbygning inne i høyfjellet vil ofte kunne gi store negative konsekvenser for verneverdiene.
- Statsforvalteren vurderer det som naturlig at praksisen med å gi tillatelse til barmarkskjøring langs kjøresporet inn til Fjellægret når det ikke foreligger «særlige behov» opphører.
- Det er ikke foretatt en selvstendig vurdering av om behovet for barmarkskjøring kan dekkes på andre måter, jf. forvaltningsplanens kap. 6.6.2, noe som strider mot forvaltningsplanen. Dette skal gjøres uavhengig av om vedtaket er hjemlet direkte i verneforskriftens § 3, punkt 5.3 bokstav e, eller i naturmangfoldlovens § 48.
- Antall turer med barmarkskjøring med traktor/ATV inn til Fjellægret må derfor reduseres til kun å omfatte transport av varer, utstyr o.l. som er av en slik karakter at det ikke er egnet å transportere inn vinterstid på snødekt mark. Søker må beskrive konkret hva som skal transporteres inn.
- En søknad om bruk av el-sykkel må vurderes som en hvilken som helst annen søknad om barmarkskjøring. En eventuell tillatelse til bruk av el-sykkel må vurderes opp mot eventuelle negative konsekvenser for bl.a. villrein. Vurderinger opp mot presedens og samlet belastning må også foretas, og det må settes vilkår som bidrar til å ivareta de verneverdiene nasjonalparkstyret er satt til å ivareta, blant annet om antall turer og om tidsperiode for bruken av el-sykkel.
- Bruk av el-sykkel vil stort sett være persontransport, og den delen av søknaden som omhandler el-sykkel må behandles etter naturmangfoldlovens § 48, jf. verneforskriftens § 4 *Generelle dispensasjonsbestemmelser*. Forvaltningsplanen sier ingenting om bruk av el-sykkel.
- Det må settes vilkår som f.eks. antall turer, tidspunkt o.l. for å ivareta verneverdiene i en eventuell tillatelse for bruk av el-sykkel inn til Fjellægret.

Tilleggsopplysninger

Saksbehandler videresendte klagen fra statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet til Stein Arne Brendryen 07.06.2021, og snakket med Stein Arne Brendryen på telefon 10.06.2021.

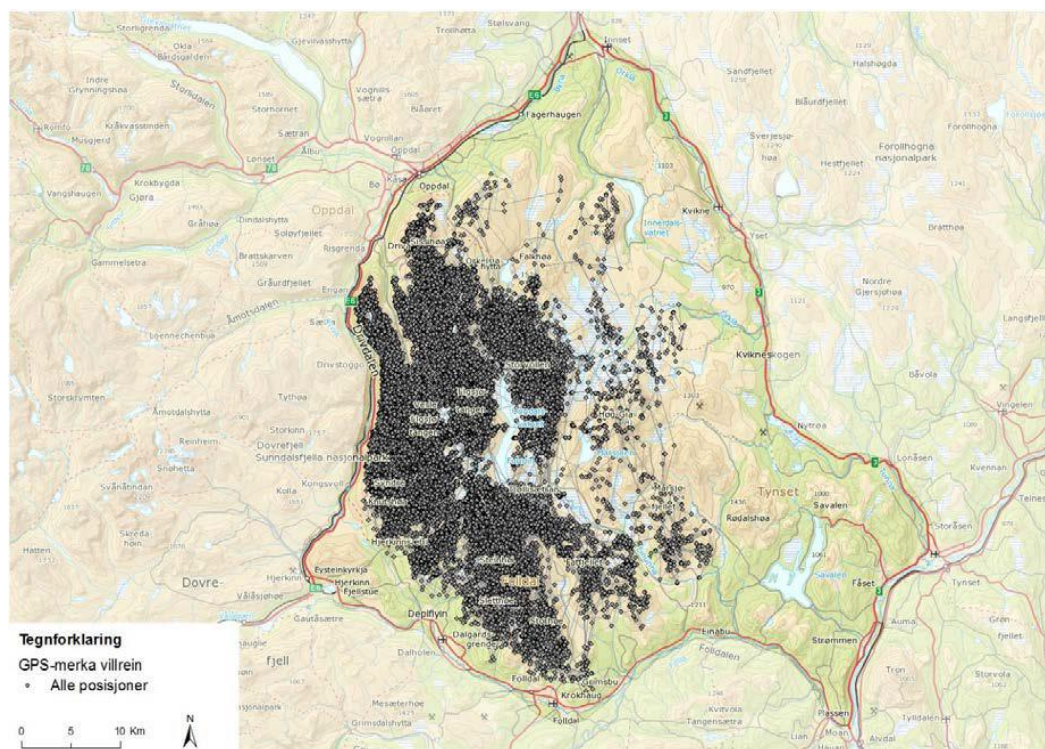


Stein Arne Brendryen opplyste at de kan prøve å greie seg med inntil 6 turer (tur-retur) med traktor og ATV til setra på Fjellægret i året i 2021-2024, men må da i tillegg ha muligheten til å sykle med el-sykkel med vogn/ tilhenger inntil 10 turer til setra i året, og bruke bil med tilhenger når det er hensiktsmessig i tillegg til / som et alternativ til traktor og ATV med tilhenger.

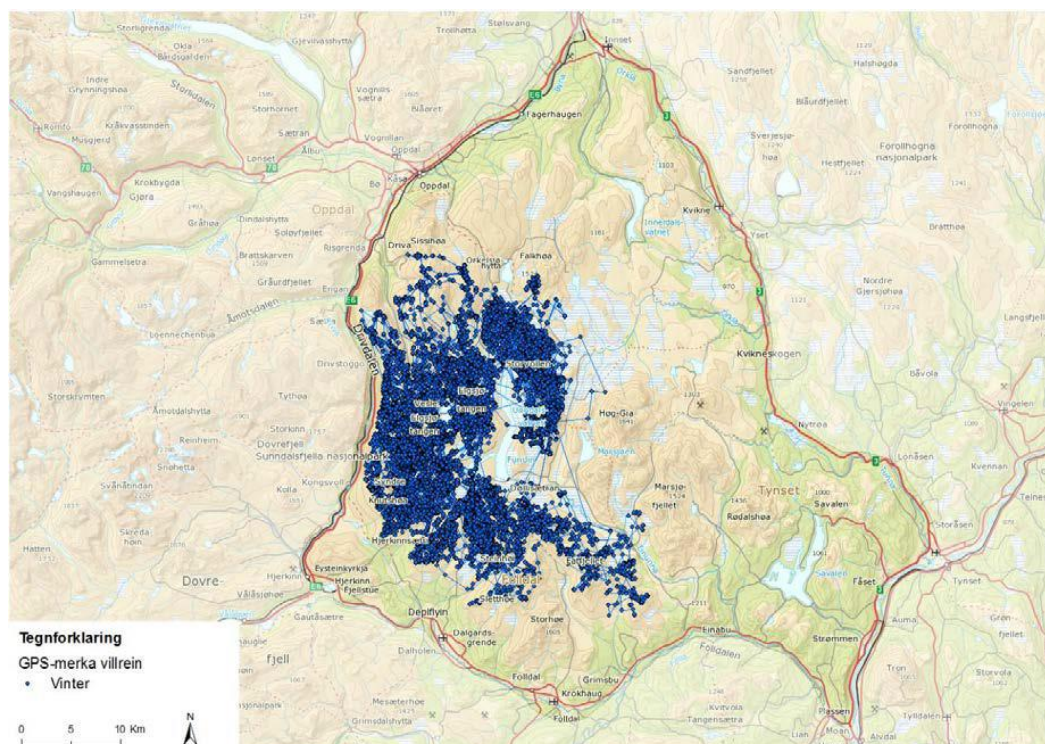
Prosjektet Villreinens arealbruk i Knutshømrådet

Norsk institutt for naturforskning (NINA) kartla villreinens arealbruk i Knutshømrådet ved hjelp av GPS-teknologi i 2010-2013. Noen simler ble utstyrt med GPS-sendere, og resultatene fra kartleggingen ble i 2015 rapportert i NINA Rapport 1019 Villreinens arealbruk i Knutshømrådet.

NINA-rapporten inneholder noen kart som viser simlenes arealbruk:

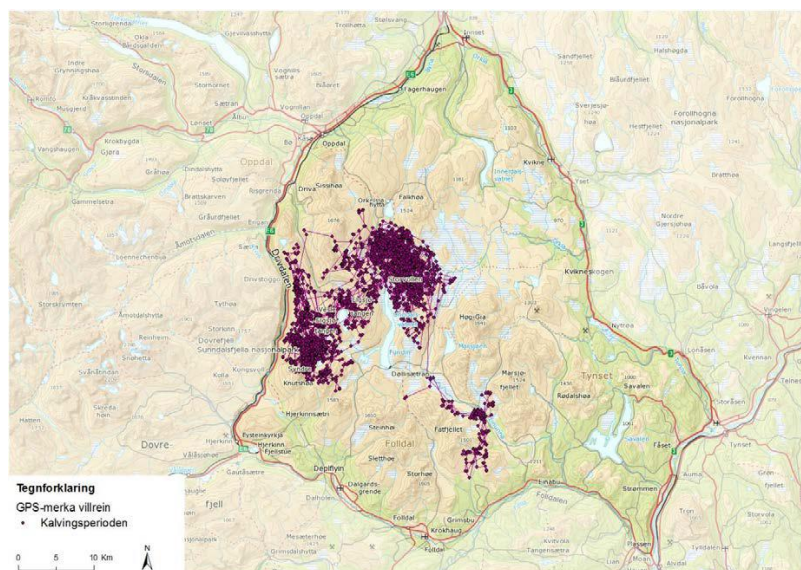


Kart 1. Alle GPS-posisjoner gjennom hele året i prosjektperioden.

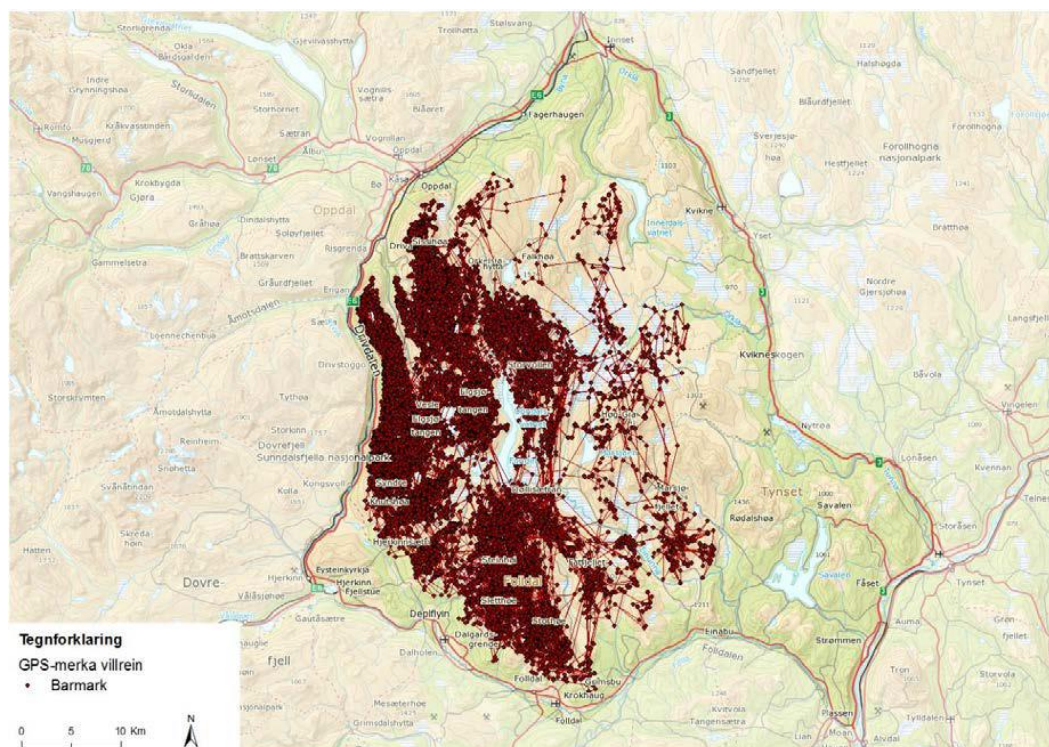


Kart 2: Alle GPS-posisjoner i vintersesongen i prosjektperioden.

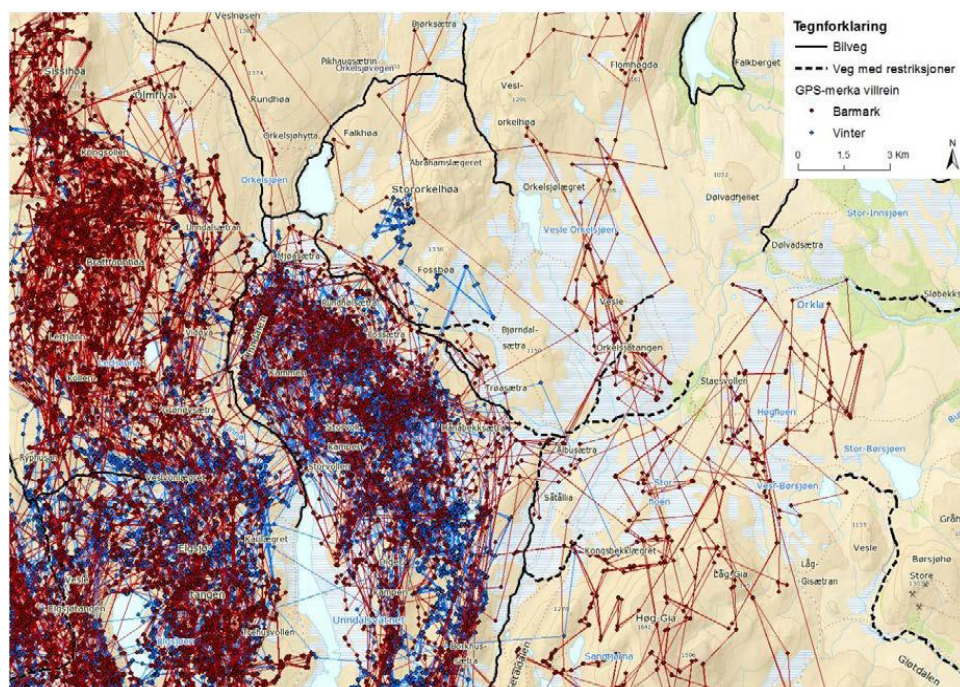
I NINA Rapport 1019 Villreinens arealbruk i Knutshø, går det (s. 52) fram at villreinen i Knutshø villreinområde i lengre tid har hatt fast kalvingsland i områdene nordøst for Fundin, rundt Hånåbekktangen – Digerkammen.



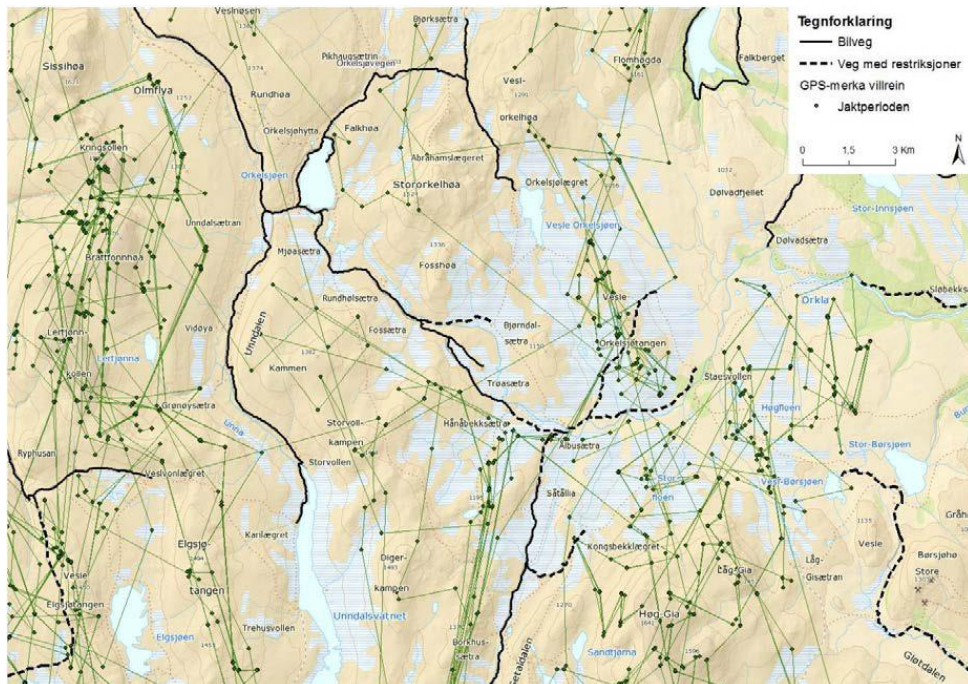
Kart 3: Alle GPS-posisjoner under kalvinga i prosjektperioden.



Kart 4. Alle GPS-posisjoner i barmarksesongen (1. mai til 1. november) i prosjektperioden.



Kart 5. Oversikt over alle GPS-lokaliseringer av rein i områdene ved Orkelsjøen.



Kart 6. Oversikt over GPS-lokaliseringer av rein i områdene ved Orkelsjøen under reinsjakt.

Det var stort sett bare i reinsjakt at det var GPS-lokaliseringer av simler øst for Orkelsjøen og Setaldalen i 2010-2013.

Rovfugler

Det er registrert sårbare hekkelokaliteter for rovfugl i nærheten av Setaldalen. Sensitiv periode er fra 1. februar til 15. juli, og det er anbefalt å begrense bruk av snøskuter i nærheten av hekkelokalitetene i den sensitive perioden.

Regler og retningslinjer for saksbehandlingen

Det vises til regler og retningslinjer for saksbehandlingen i delegert sak nr. 152-2021.

I tillegg kommer:

- Forvaltningsloven av 10. februar 1967.
- Vedtekter for Dovrefjell nasjonalparkstyre av 13. august 2015.

I forvaltningslovens regler om klage og omgjøring, går det bl.a. fram:

Enkeltvedtak kan påklages av en part eller annen med rettslig klageinteresse til det forvaltningsorgan (klageinstansen) som er nærmest overordnet det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket (underinstansen). Jf. § 28, 1. ledd.

Fristen for å klage er 3 uker fra det tidspunkt underretning om vedtaket er kommet frem til vedkommende part. Jf. § 29, 1. ledd.



I vedtektene for Dovrefjell nasjonalparkstyre går det fram at fylkesmannen har klagerett på vedtak fattet av nasjonalparkstyre, jf. naturmangfoldloven § 62 tredje ledd siste setning. Forøvrig gjelder de alminnelige regler om klageadgang.

I vedtektene står det også: I tilfeller der styrets vedtak har et annet utfall enn forvalterens tilrådning til vedtak, må styrets begrunnelse for valg av annet utfall komme fram i vedtaket.

Kommentarer til klagen fra statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet og vurderinger

Klagen fra Fylkesmannen i Innlandet og Fylkesmannen i Trøndelag ble sendt til Dovrefjell nasjonalparkstyre innen klagefristen. Nasjonalparkstyret kan derfor behandle klagen.

Vurderinger og kommentarer i forhold til villrein

Villreinen bruker områdene øst for Orkelsjøen og Setaldalen forholdsvis lite gjennom hele året. Årsaker til at villreinen i Knutshø villreinområde stort sett bare bruker den vestlige delen av området, er uklart.

Noen turer med bil og el-sykkel til Fjellægret vil derfor sannsynligvis ikke påvirke villreinen i Knutshø villreinområde så mye om sommeren og høsten.

Kalvingsområdet til villreinen i Knutshø villreinområde har i lengre tid vært i områdene nordøst for Fundin rundt Hånåbekktangen og Digerkammen. Kjøreruta for snøskuter i Setaldalen og videre til bl.a. Fjellægret, går helt inn til østgrensa for kalvingsområdet. Siden transportene med snøskuter vanligvis foregår på slutten av vinteren når kalvinga nærmer seg, er det en fordel at det foregår lite transporter til Fjellægret med snøskuter, og at transportene foregår om sommeren og høsten istedenfor.

Vurderinger i forhold til rovfugler

På grunn av hensynet til sårbare hekkelokaliteter for rovfugl i nærheten av Setaldalen, er det en fordel å begrense bruk av snøskuter i den sensitive perioden mellom 1. februar og 15.juli.

Vurderinger og kommentarer til transport på barmark eller vinterføre

I forvaltningsplanen (s. 83) går det fram at det er det er den transport som gir minst konflikt med verneverdiene og andre brukerinteresser som skal benyttes, og der det er kjørespor (tillatelse kreves) skal saksutredningen gjøre en avveining mellom transport på barmark og snø. Er det nevneverdig forskjell i skade på verneverdiene mellom årstidene, skal transport henvises til den mest gunstigste transportform og sesong. Dovrefjell nasjonalparkstyre kan ut fra hensynet til verneverdiene henvise transport til vinterføre der transport på barmark kan påregnes å gi terrengskader.

Det er derfor nærliggende å vurdere transport med snøskuter om vinteren, men transport med snøskuter er langt både fra Dalholen og Oppdal, og kjørerutene som kan brukes går



gjennom eller nær områder hvor det kan være villrein om vinteren, spesielt på slutten av vinteren når kalvingstiden nærmer seg.

Setaldalen ligger nær et av kalvingsområdene for villrein i Knutshø villreinområde, og siden transportene med snøskuter vanligvis foregår på slutten av vinteren, er det en fordel at det foregår lite transporter med snøskuter i dette området når kalvingstiden nærmer seg. Det er derfor bedre at transportene foregår om sommeren og høsten istedenfor. Dette er godt dokumentert kunnskap, og det foretas derfor vanligvis ikke en avveining mellom transport på barmark eller snø i de fleste sakene som dreier seg om transport på barmark i dette området.

Hensynet til de sårbare hekkelokalitetene for rovfugl i nærheten av Setaldalen, gjør også at det er bedre at transportene foregår om sommeren og høsten, enn på slutten av vinteren.

På grunn av hensynet til både villrein og sårbare hekkelokaliteter for rovfugl, foreligger det «særlige behov» som gjør at de fleste transportene til Fjellægret bør foregå om sommeren og høsten.

Bilvegen i Setaldalen til Setalsjølia er åpen for fri ferdsel om sommeren og høsten mot betaling av bomavgift. Det er en del trafikk på denne vegen i sommerhalvåret, og det er nødvendig å bruke denne vegen i forbindelse med transport til Fjellægret om sommeren og høsten.

På barmark foregår transportene mellom Setalsjølia og Fjellægret på etablerte kjørespor. Det er lite sannsynlig at det vil bli skader på terrenget og vegetasjonen utenfor de nåværende kjøresporene til Fjellægret.

Kjøring med bil gir sannsynligvis mindre skader på kjøresporene enn traktor.

Behovene for transport til setra på Fjellægret er bl.a. knyttet til vedlikehold av seterhus, og det er derfor også hensiktsmessig at transportene foregår om sommeren og høsten.

Vurdering i forhold til kulturlandskap

Formålet med Knutshø landskapsvernområde er bl.a. å ta vare på kulturlandskapet og tilhørende kulturmiljø. Setrene i Knutshø landskapsvernområde er en del av kulturlandskapet og kulturmiljøet, og det er derfor en fordel i forhold til verneformålet at seterhusene blir tatt godt vare på og vedlikeholdt.

Vurdering og kommentarer til behov for antall turer

Det er vanskelig på forhånd å beregne eller fastsette hvor mange turer transport med traktor, ATV og tilhenger det er behov for i forbindelse med vedlikehold av klopper og seterhus. Hvis det f.eks. er nødvendig å kjøre to biler, eller en bil og en traktor, regnes det som to turer osv.

Det er forskjell på størrelsen på traktorer, ATVer og tilhengere, og mengden materialer, utstyr og redskaper varierer både i vekt og volum. Det er derfor vanligvis søkeren som har best forutsetninger for å vurdere hvor mange turer det er behov for, bl.a. hvor mye materialer og



utstyr det dreier seg om. Det ble derfor gitt tillatelse til inntil 10 turer (tur-retur) til Åse og Stein Arne Brendryen i delegert sak nr. 152-2021.

Været i fjellet har også innvirkning på hvor mye og hva slags arbeid det er mulig å få utført, hvor lang tid det tar, og hvor mange turer det blir behov for. Kjøresporet mellom Setalsjølia og Fjellæret er forholdsvis langt og tidkrevende å kjøre, og erfaring lokalt viser at det i praksis vanligvis ikke blir kjørt mer enn det er behov for.

Vurdering bruk av el-sykkel

Det er ikke gitt tillatelse til ren persontransport med el-sykkel i vedtaket i delegert sak 152-2021. I klagen antar statsforvalterne at el-sykkel bl.a. vil bli brukt til ren persontransport, men det ble det ikke gitt tillatelse til, og antakelsen om dette i klagen er derfor ikke relevant for saken.

Bruk av el-sykkel gjør at en bruker kortere tid enn når en bruker vanlig sykkel eller går. Det betyr at sannsynligheten for å treffe på villrein langs kjøresporet blir mindre pga. kortere oppholdstid. Sykkel legger også igjen mindre lukt på bakken i forhold til å gå, og reduserer muligheten til at villreinen reagerer på lukt fra mennesker når den skal krysse kjøresporet.

Forslag til vedtak – innstilling

Dovrefjell nasjonalparkstyre gir Åse og Stein Arne Brendryen, Dalholen, tillatelse til transport av utstyr, redskaper, materialer og proviant m.m. med bil, traktor, ATV og el-sykkel på kjøresporene mellom Setalsjølia og egen seter på Fjellægret i Knutshø landskapsvernområde.

Det gis tillatelse til inntil 6 turer (tur-retur) i året med bil, traktor eller ATV, og inntil 10 turer (tur-retur) med el-sykkel i året fra 10.06. til 20.10. i 2021-2024. Bil, traktor og ATV kan ha tilhenger, og el-sykkel kan ha vogn / tilhenger.

Vilkår:

- Kjøringen skal foregå på en hensynsfull måte. Vegetasjonen og kjøresporene skal ikke påføres unødige skader. Det skal tas hensyn til villrein og annet dyreliv.
- Eventuell veiledning som forvaltningsmyndigheten, SNO eller fjelloppsynet gir for å ivareta verneformålet, skal følges.
- Kjøretillatelse skal være med når kjøring foregår, og kjørebok skal føres.

Vedtaket er fattet med hjemmel i verneforskriften for Knutshø landskapsvernområde, § 3 pkt. 5 e, og med grunnlag i forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell.. Vilkårene er fastsatt med grunnlag i vanlig praksis innenfor forvaltningsretten.

Kommentar:

Dette blir dermed et endret vedtak i forhold til vedtaket i delegert sak 152-2021. Hvis Fylkesmannen i Innlandet og Fylkesmannen i Trøndelag er uenig i det nye vedtaket, må de



derfor klage på dette vedtaket. Det er dermed ikke nødvendig å oversende denne saken til Miljødirektoratet for videre klagebehandling.

Behandling i møtet

Dovrefjell nasjonalparkstyre diskuterte saken, og Kristin Langtjernet foreslo at styret ber om et møte med statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet om motorferdselsaker.

Forvalter Carl Bjurstedt opplyste at flere forvaltere og styrer i Trøndelag har reagert på statsforvalterenes håndtering av tilsvarende saker, og at det fra flere er ønskelig med et møte, slik at det er sannsynlig det kan bli et møte der flere styrer deltar.

Vedtak

Dovrefjell nasjonalparkstyre slutter seg til forslaget til vedtak og forslaget fra Kristin Langtjernet.

Enstemmig.

Forholdet til annet lovverk

I tillegg til tillatelsen / dispensasjonen fra Dovrefjell nasjonalparkstyre kan det også være nødvendig å innhente tillatelse fra andre myndigheter og / eller tillatelse fra grunneier. De fleste tillatelsene eller dispensasjonene til motorferdsel i verneområder, må også ha tillatelse eller dispensasjon etter lov om motorferdsel i utmark og på vassdrag. Det er de enkelte kommunene som gir tillatelser eller dispensasjoner etter motorferdselloven. Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag innskrenker ikke den adgang grunneier og bruker har til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

Rett til innsyn i sakens dokumenter

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

Klageadgang

Vedtaket eller del(er) av det kan påklages til Miljødirektoratet av en part eller annen med rettslig klageinteresse, innen tre uker fra vedtaket er mottatt, jf. forvaltningsloven §§ 28 og 29. Klagen sendes til Dovrefjell nasjonalparkstyre, jf. forvaltningsloven § 32.

Hjerkinn, 25.06.2021

Lars Børve (sign.)
forvalter
Dovrefjell nasjonalparkstyre



Kopi til

- Miljøvedtaksregisteret
- Miljødirektoratet
- Statens naturoppsyn Dovrefjell
- Statsforvalteren i Innlandet
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Folldal kommune
- Oppdal kommune
- Tynset kommune
- Oppdal Bygdeallmenning
- Kvikne utmarksråd
- Stein Arne Brendryen, Dalholen