



Dovrefjell  
nasjonalparkstyret

# Møteinnkalling

---

**Utvalg:** Dovrefjell nasjonalparkstyret  
**Møtested:** Teams  
**Dato:** 11.06.2026  
**Tidspunkt:** 18:00

---

Eventuelt forfall må meldes snarest til nasjonalparkforvalter. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

## **[Bli med i møtet nå](#)**

Møte-ID: 372 359 872 567 41

Passord: Hc3vF9BY

## Saksliste

<b>Utvalgs- saksnr</b>	<b>Innhold</b>	<b>Lukket</b>	<b>Arkiv- saksnr</b>
ST 20/2026	Godkjenning av møteinnkalling og dagsorden, valg av et medlem til å godkjenne protokollen		
ST 21/2026	Saksfremlegg - klage - Knutshø LVO - Oppdal - Vinstradalsvegen 1770 - motorferdsel - 2026 - 2029 - snøskuter - Øyvind Drivstuen		2025/13714
ST 22/2026	Sak - Dovrefjell-Sunndalsfjella NP - Hjerkin LVO m/BV - organisert ferdsel - justerte retningslinjer		2024/10692
ST 23/2026	Sak - Knutshø LVO - Tynset 152/2 - Gløtvegen 1153 - byggetiltak - 2026 - tilbygg på seterstue - oppføring av fjøs - Finn Arne Grøndahl		2026/3461
ST 24/2026	Sak - Dalsida LVO - Molde - Gravdalsvatnet ved Eikesdalen - byggetiltak - 2026 - ny bru over Breimega - Eikesdal Sameige		2026/5839
ST 25/2026	Delegerte vedtak		
ST 26/2026	Referatsaker		

**ST 20/2026 Godkjenning av møteinnkalling og dagsorden, valg av et medlem til å godkjenne protokollen**



Arkivsaksnummer: 2025/13714-7

Saksbehandler: Eirin Berge

Dato: 01.06.2026

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Dovrefjell nasjonalparkstyret	21/2026	11.06.2026

## Saksframlegg - klage - Knutshø LVO - Oppdal - Vinstradalsvegen 1770 - motorferdsel - 2026 - 2029 - snøskuter - Øyvind Drivstuen

### Innstilling fra forvalter

Dovrefjell nasjonalparkstyret opprettholder delegert vedtak datert 23.februar 2026 om motorferdsel for transport av brensel og proviant inntil 2 turer med bruk av leiekjører til Vinstradalsvegen 1770 i Oppdal kommune.

Relevante punkter i klagen er vurdert og nasjonalparkstyret mener at disse ikke gir grunnlag for å omgjøre eller endre det delegerte vedtaket. Klagen sendes over til klageinstansen, Miljødirektoratet, for endelig avgjørelse, jf. forvaltningslovens § 33.

--- slutt på innstilling ---

### Dokumenter i saken

Vedlegg:

- 1 Klage - Knutshø LVO - Oppdal - Vinstradalsvegen 1770 - motorferdsel - 2026 - 2029 - snøskuter - Øyvind Drivstuen
- 2 Delegert sak - dispensasjon - Knutshø LVO - Oppdal - Vinstradalsvegen 1770 - motorferdsel - 2026 - 2029 - snøskuter - Øyvind Drivstuen
- 3 Avklaring - Knutshø LVO - Oppdal - Vinstradalsvegen 1770 - motorferdsel - 2026 - 2029 - snøskuter - Øyvind Drivstuen
- 4 Status på feste - Knutshø LVO - Oppdal - Vinstradalsvegen 1770 - motorferdsel - 2026 - 2029 - snøskuter - Øyvind Drivstuen

## Saksopplysninger

I delegert vedtak datert 23.2.2026 fikk Øyvind Drivstuen tillatelse etter verneforskriften for inntil 2 turer på vinterstid for transport av brensel og proviant til tilsyns bu/hytte på Drivstuvangen gbnr 60/1 fnr 8. Det ble satt vilkår om bruk av leiekjører. I etterkant av vedtaket kontaktet Oppdal kommune nasjonalparkforvalter med spørsmål om vedtaket var gjort på feil grunnlag da kommunen opplyste om at dette var en seter til Drivstua gård (se e-post utveksling i vedlegg).

Da vi ble oppfordret til å vurdere saken på nytt på denne bakgrunn, kontaktet vi grunneier, Statskog SF for å høre om hva bygningen var oppført som i deres registre. Tilbakemeldinga var bygningen registrert som fiskebu i deres registre (se e-post datert 26.2).

At sekretariatet ikke så grunn til å endre vedtaket ihht kommunens forespørsel ble formidlet til kommunen i e-post datert 2.3. Det ble også informert om ny klagefrist på 3 uker med utgangspunkt i e-posten av 2.3.2026

Klagen fra Øyvind Drivstuen ble mottatt den 21.2.2026. Det klages på vilkår i vedtaket om antall turer og vilkår om bruk av leiekjører.

### Klager skriver:

*«Med dette klager jeg på vedtaket, herunder kravet om bruk av leiekjører og begrensningen i antall turer.*

*Etter min vurdering, kommer det tydelig fram at vedtaket ikke er i tråd med forvaltningens egen praksis, de faktiske forholdene i området og de rammene og mulighetene som ligger i Forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell (forvaltningsplanen).*

*Vedtaket bygger på feil forutsetninger, en feilaktig vurdering av næringsgrunnlaget, og en praksis som ikke er forenlig med forvaltningsplanens formål, retningslinjer og tolkningsrom.*

### *Klagers punkter*

- 1. vedtaket er ikke i tråd med forvaltningens egen praksis, de faktiske forholdene i området og rammer og muligheter som ligger i forvaltningsplanen.*
- 2. Vedtaket bygger på feil forutsetninger, feilaktig vurdering av næringsgrunnlaget og en praksis som ikke er forenlig med forvaltningsplanens formål, retningslinjer og tolkningsrom*
- 3. Status på Vinstradalevegen 1770 – verneområdeforvaltninga har lagt til grunn at Vinstradalsvegen ikke er å anse som del av klagers næringsdrift i motsetning til det Oppdal kommune bekrefter*
- 4. Hvordan vektlegger og ivaretar verneområdeforvaltningen faktiske driftsbehov og dokumentert næringsutøvelse i området.*
- 5. På hvilket grunnlag har verneområdeforvaltningen endret sin vurdering av Elgsjøsetra som næringseiendom fra tidligere behandlinger når det bekreftes at næringsutøvelsen er reell?*
- 6. Uriktige opplysninger i matrikkelen er korrigert av Oppdal kommune*
- 7. Historikk og dagens bruk av Elgsjøsetra*

*Elgsjøsetra ligger midt i kjerneområdet for sommerbeite i Drivstua utmål, og den geografiske plasseringen gjør setra til et nødvendig og effektivt basepunkt for tilsyn og skjøtsel av beitedyrene. Jeg slipper omkring 1000 sau på beite i utmålet, og det er ingen andre som har beiterett i området. Det er et stort ansvar på meg som næringsutøver, å følge opp dyrevelferd, tilsyn, dokumentasjon, skadereduksjon og tapshåndtering. Setra er i aktiv bruk i driftsopplegget for å sikre ivaretagelse av dette»*

Klager viser til at det reelle behovet for transport vinterstid er 5 turer med snøskuter – slik det har blitt gitt tillatelse til tidligere. Når sommertransport begrenses eller ikke benyttes øker behovet for vintertransport. Videre peker klager på at det er feil når forvaltningen i det delegerte vedtaket legger til grunn at at bygningen ikke oppfyller kravene i forvaltningsplanen. Både historisk bruk og dagens omfattende drift viser at bygningen inngår i en reell og pågående næringsutøvelse knyttet til sauehold, tilsyn og bruk av utmålsrettighetene som hører til Drivstua Fjellstue.

Klager viser videre til at det er mest miljøvennlig forsvarlig å frakte inn proviant, ved og driftsmateriale vinterstid, samtidig som det er en fordel for klager både faglig og praktisk. Videre peker klager på at det fortsatt det enkelte år vil kunne være behov for transport etter kjørespor. Klager peker på at kvalitetsnormen viser til at arealunnvikelsen ved Veslvonin der det i forvaltningsplanen er vist et kjørespor videre til Elgsjøen, er 50-90 pst. Arealunnvikelsen vinterstid er derimot mindre enn 50 pst.

I klagen påpekes det at det ikke er et reelt alternativ å bruke båt for transport på sommerstid. Last som etter forvaltningsplanen må fraktes etter kjørespor, lar seg ikke transportere med den lille båten på Elgsjøen. Alternativ kjørerute via Folldal innebærer dessuten omtrent 9 mil omvei i tillegg til skutertransport, mens avstanden via Driva kun er rundt 2 mil med skuter. Dette er en svært vesentlig forskjell og en urimelig ulempe, om det blir brukt som premiss for å opprettholde begrensningen som ligger i vedtaket, står det i klagen.

Klager mener vedtaket bryter med verneplanen og hindrer ivaretagelse av kulturlandskap og næringsutvikling når både vinter- og sommertransport begrenses samtidig. Og at det blir umulig å opprettholde et forsvarlig tilsyn, nødvendig driftslogistikk og bærekraftig beitebruk. Og at aktiv beiting er avgjørende for å opprettholde åpne fjellandskap, hindre gjengroing og bevare kulturhistoriske verdier. Videre skriver klager: *«Forvaltningen begrunner vedtaket med hensyn til likebehandling og enhetlig praksis. Det er imidlertid ikke en reell likebehandling, når Elgsjøsetra vurderes på samme måte som setrer i for eksempel Unndalen, som har sommerbilvei med fri ferdsel.»*

Oppsummert mener klager at vedtaket må omgjøres slik:

1. Kravet om bruk av leiekjører **frafalles**, da forvaltningsplanen gir adgang til egen kjøring ved næringsutøvelse.
2. Antallet vinterturer settes til **det omsøkte antallet på fem turer per år**, med fleksibilitet ved behov for sommertur i enkelte år.
3. Vedtaket justeres i tråd med faktisk bruk av Elgsjøsetra som næringsbygg og driftsbasis.
4. Forvaltningsplanens føringer om likebehandling, balanse mellom vern og bruk, og hensyn til klima og kulturlandskap legges til grunn.

Klagen er i sin helhet lagt ved saken som vedlegg 1.

## Hjemmelsgrunnlag

### Nasjonalparkstyrets vedtekter 19.1.2024

#### 6. Nasjonalpark-/verneområdestyret oppgaver

##### 6.2 Forberedende klagesaksbehandling

Nasjonalpark-/verneområdestyret skal behandle klager på sine vedtak som forberedende klageinstans etter forvaltningslovens bestemmelser. Nasjonalpark-/verneområdestyret skal foreta de undersøkelser klagen gir grunn til. Dersom nasjonalpark-/verneområdestyret ikke finner grunn til å endre vedtaket som følge av klagen, skal saken oversendes klageinstansen.

Miljødirektoratet er klageinstans for vedtakene som fattes av styret, eller av forvalter og arbeidsutvalg på vegne av nasjonalpark-/verneområdestyret. Når det klages på vedtak truffet av nasjonalpark-/verneområdestyret, må forberedende klagebehandling skje i nasjonalpark-/verneområdestyret før saken eventuelt endes over til Miljødirektoratet som klageinstans.

Også for vedtak truffet av arbeidsutvalget eller forvalter etter delegert myndighet, skal forberedende klagebehandling skje i nasjonalpark-/verneområdestyret.

#### Forvaltningsloven

##### § 28 (vedtak som kan påklages, klageinstans)

Enkeltvedtak kan påklages av en part eller annen med rettslig klageinteresse i saken til det forvaltningsorgan (klageinstansen) som er nærmest overordnet det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket (underinstansen).

(...)

##### § 29 (klagefrist)

Fristen for å klage er 3 uker fra det tidspunkt underretning om vedtaket er kommet frem til vedkommende part. Skjer underretningen ved offentlig kunngjøring, begynner klagefristen å løpe fra den dag vedtaket første gang ble kunngjort.

4. ledd: Vedkommende underinstans eller klageinstans kan i særlige tilfelle forlenge klagefristen før denne er utløpt.

##### § 31 (oversitting av klagefrist)

Bestemmelsen sier at klagen kan tas under behandling selv om klagefristen er oversittet dersom:

*a) parten eller hans fullmektig ikke kan lastes for å ha oversittet fristen eller for å ha drøyd med klage etterpå, eller*

*b) det av særlige grunner er rimelig at klagen blir prøvd*

##### § 33 (saksforberedelsen i klagesak)

(...)

Underinstansen skal foreta de undersøkelser klagen gir grunn til. Den kan oppheve eller endre vedtaket dersom den finner klagen begrunnet. Dersom vilkårene for å behandle klagen ikke foreligger, skal underinstansen avvise saken, jfr. dog § 31

## Vurdering

Klager har rettslig klageinteresse som part i saken, og klagen er mottatt i rett tid, jf. forvaltningsloven §§ 28-33. Vilkårene for å behandle klagen er til stede.

Nasjonalparkforvalter har valgt å samle kommentarer til klagers punkter i 2 hovedavsnitt. Kommentarene er derfor knyttet til følgende forhold som klager viser til i sin klage:

1. Kjøring i næring, bygningsstatus, antall turer og kulturlandskap
2. Valg av transportform og årstid, bruk av leiekjører og likebehandling

### 1. Kjøring i næring, bygningsstatus, antall turer og kulturlandskap

Formålet med opprettelsen av Knutshø landskapsvernområde er å ta vare på et sammenhengende høgfjellsområde med leveområdene til villreinen i Knutshø, og et særpreget natur- og kulturlandskap med tilhørende planteliv, dyreliv, landskapsformer og kulturmiljø. Det er derfor ønskelig å opprettholde den seterdriften som er der, men det er også et mål å ivareta leveområdene til villreinen i Knutshø.

I forvaltningsplanen er «setring» omtalt som (s. 51)

- I. setring med kyr/storfe der det beites i nærområdet til setra. Kyrne melkes og melke foredles på setra eller fraktes til foredling.
- II. Setring hvor setra er utgangspunkt for beite med sau og storfe. Setra er slipp- og sankested, salteplass og brukes til tilsyn (lausfebeiting).

Det står videre i forvaltningsplanen: *«Beiting» er derimot der for eksempel sau eller storfe slippes i et område uten tilknytning til seter, men med bruk av allmenningsretten. Det går tilsyn og beitelaga har ansvar for faste salteplasser. Så kan både den enkelte buskapseier eller beitelag ha egne buer som brukes ved for eksempel tilsyn og sanking.*

En forvaltningsplan skal innenfor rammen av verneforskrift gi utfyllende retningslinjer for forvaltningsmyndigheten for å sikre en forvaltning som ivaretar verneformålene på lang sikt. Forvaltningsplanen har en retningsgivende og veiledende funksjon.

Knutshø landskapsvernområde har såkalte «brukssoner» jf. forvaltningsplanen s. 46. Disse sonene omfatter størstedelen av de mindre, lavereliggende landskapsvernområdene med jord- og skogbruksaktivitet av et visst omfang. Her åpner retningslinjene for at transport til hytter, setre og buer på snødekt mark kan gjøres av eier eller leiekjører. Brukssonene er områder hvor hensynet til verneverdiene tilsier en videreutvikling av landbrukstilknytta næringer. Hensynet til verneverdiene tilsier at en del høyereliggende, spredte seter områder i Knutshø LVO ikke er gitt denne soneringa. «Drivstuvangen» gbnr 60/1 fnr 8 ligger i sone uten tilrettelegging og inngrep og her er det kun setre som benyttes i næring hvor transporten kan utføres av eier. Verneforskriftens bestemmelser gjelder selvsagt uavhengig av brukssone eller ei.

Klager viser til at forvaltningsplanen retningslinjer viser at han selv kan utføre transportene og peker på følgende i forvaltningsplanen s. 83 under «Jordbruksvirksomhet»:

- a) i jordbruksvirksomhet kan eget kjøretøy benyttes.  
Det er i tillegg 2 andre punkt som er omtalt i den sammenheng i forvaltningsplanen under «Jordbruksvirksomhet»:
- b) For transport til setre som benyttes i primærnæring kan eget kjøretøy benyttes
- c) Utkjøring av saltstein skal skje i regi av beitelagene etter plan som oversendes forvaltningsmyndigheten sammen med søknad. Søknader fra enkeltgrunneiere henvises til denne ordningen.

Det legges til grunn at forvaltningsplanen her gir retningslinjer om når eget kjøretøy kan benyttes, og at det skilles mellom transport til setre og den motorferdselen som foregår i forbindelse med jordbearbeiding/høsting av for på selve seterkvea eller jordbruksarealer i tilknytning til denne. Punkt b handler om selve transporten til setre.

Så når det gjelder klagens punkt på bruk av leiekjører så vil det være av betydning for vurderinga om å kunne gjennomføre transportene selv, om Drivstuvangen gbnr 60/1 fnr 8 er en seter eller ikke.

I den forbindelse, og etter forespørsel fra kommunen om å se på saken på nytt, ble Statskog SF som er grunneier kontaktet med spørsmål om status på bygningen på Drivstuvangen, og hvorvidt dette var ei seter eller bu. Tilbakemeldingen fra Statskog SF i e-post datert 26.februar var:

*«Hos oss er det registrert som ei fiskebu og et naust.*

*Rett til å ha bua og naust ligger til Drivstua gård da denne har fiskerett i Elgsjøen.*

*Når fjellstuene ble solgt til driveren ble de gitt noen særrettigheter i fjellstueutmålene, så bua følger av denne. De har også beiterett i utmålet, så må vel derfor anta at den også brukes ifm. tilsyn med beitedyr.»*

I perioden før delegert vedtak viste offentlig kartinformasjon at bua var registrert i næringsgruppe «Annet som ikke er næring». Vi tar til orientering at kommunen nå har endret denne informasjonen til «Jordbruk, skogbruk og fiske»

Både i søknad og klage vises det til at Drivstuvangen (eller Elgsjøsætra som klager skriver) blir brukt i forbindelse med tilsyn og sanking av sau. Klager oppgir at han slipper nærmere 1000 dyr i beiteområdet. Nasjonalparkforvalter la til grunn i forbindelse med behandling av søknaden at den næringsmessige bruken av Drivstuvangen er i forbindelse med tilsyn og sanking av sau i beiteområdet. Beiteområdet er en del av Drivdalen beitelags beiteområde (275 km<sup>2</sup> tilgjengelig areal), og her slippes nærmere 9500 sau og lam (Kilden, NIBIO, 2025-tall). Beitelaget disponerer Hemtjønnsbua og har fått 2 turer for transport av brensel og proviant på snødekt mark til denne bua i tillegg til 19 turer for uttransport av 6 tonn saltstein som omsøkt. Beitelaget har fått anledning til å gjennomføre transportene selv ettersom de også kjører saltstein i samme område som Hemtjønnsbua ligger. Klager er en av de 12 medlemmene i Drivdalen beitelag.

At det å ha tilgang til tilsynsbuer eller husvære for folk i forbindelse med tilsyn og sanking av sau er praktisk for den enkelte beitebruker eller beitelag, er det ingen tvil om. At bygningen på Drivstuvangen brukes av klager til tilsyns bu i forbindelse med saueneinga hans, er lagt

til grunn i det delegerte vedtaket som er påklaget. Det kan kanskje være noe misvisende at det står «hytte» i selve vedtaket, men utfallet er likens ved begrepet «tilsynsbu». Både søker selv og vurderinger i tidligere vedtak har omtalt bygningen både som «hytte» og «tilsynsbu». Det er ikke lagt til grunn at Drivstuvangen er seter, da opplysningene som ble gitt både fra søker og grunneier ikke tilsier at dette er en seter med utgangspunktet for slipp- og sanking, men brukes i forbindelse med tilsyn og i forbindelse med sanking. Dette er også lagt til grunn i tidligere delegert vedtak datert 16.12.2020, dvs forrige løyveperiode, der det i sakvurderingen står: «*Hytta brukes som tilsyns bu i saueneøring*». Det er derfor ikke gjort noen endring i vurderinga av hva bua brukes til fra forrige løyveperiode slik klager ser ut til å ha oppfattet.

At det tidligere har vært en seter på Drivstuvangen har vi ikke tatt stilling til. Vi har lagt til grunn opplysninger fra grunneier Statskog SF og den faktiske bruken som i søknad er opplyst å være tilsyns bu. Denne vurderingen forsterkes av at det rundt bygningene ikke er dyrket mark, inngjerdet seterkve eller andre faste innretninger for slipp/sanking/hold av husdyr. Se bilder under som viser et historisk bilde av Drivstuvangen samt bilde fra samme plass ca 2005.



Fig.1: Historisk bilde av Drivstuvangen, vedlagt klagen.



Fig.2: Drivstuvangen ca. år 2005 (fra GIS-link, bildearkiv)

Transportbehovet av brensel og proviant er knyttet til opphold i bygningen i forbindelse med tilsyn og sanking. I likhet med andre saker der det er søkt om transport til buer som brukes til samme formål er det vurdert at inntil 2 turer på vinter i hovedsak kan dekke behovet for brensel, proviant og utstyr. I tillegg åpnes det for å søke om å få transportere mer brensel, proviant og utstyr på barmark, langs kjørespor fra Bekkelægret og videre med båt til Drivstuvangen. Se også i avsnittet under om transportform og årstid.

Når det gjelder beiting og kulturlandskap som klager trekker frem som viktig å opprettholde, viser kart hos NIBIO at potensialet for gjengroing i området der Drivstuvangen ligger, ikke er vurdert som høyt, jf kartutsnitt. Det slippes ca. 9500 sau og lam i deler av området der Drivstuvangen ligger (Driva beitelag).



Fig. 3: Kartutsnitt som viser potensiale for gjengroing, røde områder. (Kilden, NIBIO, basert på modellering). Blå stjerne viser ca. plassering av Drivstuvangen, Vinstradalsvegen 1770.

## 2. Valg av transportform og årstid, bruk av leiekjører og likebehandling

I 2021 kom kvalitetsnormen for villrein. Tilstanden for villreinen i Knutshøområdet er alvorlig, og villreinområdet har fått status «ikke godkjent» i kvalitetsnormen. Tiltaksplanen for Knutshø villreinområde som regjeringa la frem i september 2025, legger til grunn at motorferdselen i villreinområdet skal reduseres og tilpasses villreinen.

Tiltaksplanen forplikter Dovrefjell nasjonalparkstyre til å samordne, kanalisere og redusere motorferdselen i verneområdene. Dette er hensyntatt i vurderingene som er gjort i det delegerte vedtaket som er påklaget.

All motorisert transport har ulemper for verneverdiene i området. Motstridende hensyn må avveies på en slik måte at brukerinteresser kan imøtekommes uten at det går på bekostning av verneverdiene. Det er også viktig å ta høyde for at eierstruktur og bruk av gamle setre,

jaktbuer og bygninger i fjellet endrer seg. Det er derfor ikke gitt at de tradisjonelle transportalternativene og praksis for antallet turer osv. skal opprettholdes som tidligere.

I forvaltningsplanens retningslinjer er hovedprinsippet at den transport som gir minst konflikt med verneverdiene og andre brukerinteresser skal nyttes, jf s. 83. Økonomiske vurderinger skal ikke tillegges avgjørende vekt. Som omtalt allerede i vedtaket som ble gjort i 2020 er villreinsens bruk av området vinterstid nevnt: «GPS-data og erfaringskunnskap viser at begge Elgsjøtangene og dalgangen mellom der hytta og kjøreruten dit ligger, er svært viktige for villrein i månedene januar-april (...) I villreinrapporten for Knutshø (dok 7) er Elgsjøen-Veslvonin angitt som fokusområde der en må være spesielt oppmerksom i forhold til reinen»

Kunnskap fra kvalitetsnormen i 2021 og tiltaksplanene fra 2025 bekrefter det som er omtalt i vurderingene fra tidligere løyveperiode, og som er vektlagt i vedtaket om 2 turer for transport av brensel og proviant til Drivstuvangen. Vintertransport er i utgangspunktet det som på et generelt grunnlag anses å være best for verneverdiene, da en unngår terrengslitasje. Området der vintertransporten skal skje i perioden januar – april er særskilt viktig for villreinen nettopp i denne perioden. Det er derfor strammet inn på omfanget av transportturer på vinterføre og opplyst om at det kan søkes om transport langs alternative trasé på barmark via Bekkelægeret.

Ved Veslvonin der transporttraseen går vinterstid, er det en viktig trekkpassasje for villreinen nord-sør, og åpen sommerveg (Vinstradalsvegen). Det er en del ferdsel her allerede og arealunnavikelsen er vurdert å være 50-90 pst i barmarks perioden. Ferdsel langs vegen hindrer trekk i barmarks perioden og under jakta. Dyra har vegring, men kommer seg over. Området ved Veslvonin er derimot fredelig vinter og vår frem til Vinstradalsvegen åpner.

Ved Elgsjøen er det viktige og sårbare kalvings- og oppvekstområder som i kvalitetsnormen er vurdert å ha under 50 pst arealunnavikelse og hvor det ikke er vurdert å være konflikt pr. i dag. Veg som er sommeråpen går frem til Bekklægret (Sætervegen) og her er det en del trafikk i barmarksperioden, også i forbindelse med demninga.

Å holde rolige områder rolige slik at arealunnavikelsen ikke øker og blir stor både i barmarks- og vinterperioden er vurdert å være et viktig grep som hensyntar villreinsens områdebruk. Kalvings- og oppvekstperioden er en særlig sårbar periode for villreinen.

Det er riktig slik klager viser til at eksisterende kjørespor fra Ryin v/Veslvonin til Elgsjøen ikke er ønskelig å bruke. Det er derfor i det delegerte vedtaket gjort klart at et annet kjørespor, som først ble laget etter forvaltningsplanen ble vedtatt (fra Bekkelægret inn til demningen v/Elgsjøen) er et bedre alternativ på barmark. Både Elgsjøhytta som ligger like ved Drivstuvangen og Elgsjøbua (på motsatt side av Elgsjøen) har fått 2 turer for transport vinterstid og 3 turer langs kjørespor fra Bekkelægret og videre med båt for transport av brensel, proviant og utstyr. Dersom det er transportbehov som krever mer enn de 2 turene som er gitt vinterstid er derfor dette en alternativ transporttrasé sett med forvaltningens øyne. Hensynet som veier tyngst, er ivaretagelse av leveområdene til villrein og ikke om klager får lengre veg for transporten ved dette alternativet. Sætervegen/Bekkelægervegen er åpen for allmenn ferdsel fra ca 1. juni og motorferdsel på kjøresporet i verneområdet fra Bekkelægret til Elgsjøen er ca 2 km. Selve Elgsjøen ligger ikke i landskapsvernområdet.

Det er videre gjort endringer på motorferdsel praksisen i verneområdene i 2026, som gjelder både det å bruke egen skuter og antall turer. Praksisen har over tid vært ulikt praktisert og

den er nå tilbake til å følge verneforskriften og forvaltningsplanens retningslinjer. Dette gjelder flere, også i saker der buer blir brukt som tilsynsbu i saueneøringa:

I sak 2025/1337, hvor det er tilsynsbu som brukes i saueneøringa, uten veg atkomst i barmarks perioden, har søkerne fått innvilget 2 turer med leiekjører for transport av brensel og proviant. Også disse er medlem i Drivdalen beitelag. I sak 2026/335 er det gitt 2 turer med bruk av leiekjører for transport av brensel og proviant til bygning som brukes i saueneøringa ved tilsyn og sanking (her er det sommerveg).

Nasjonalparkstyret har som oppgave å redusere motorferdselen i verneområdene. Over tid går den totale motorferdselen ned om det settes krav til leiekjøring. Også forvaltningsplanen forutsetter at transport skal skje ved bruk av leiekjører der dette skjer utenfor de såkalte brukssonene. For å sikre likebehandling og enhetlig praksis i verneområdene på Dovrefjell er det i liten grad gitt tillatelse til bruk av egen skuter til buer og hytter utenfor brukssonene. I forvaltningen er det et ulovfestet prinsipp kalt likhetsprinsippet. Likhetsprinsippet innebærer at like tilfeller skal behandles likt dersom det ikke foreligger relevante hensyn som taler for å behandle sakene forskjellig. Kunnskap om villreinen i området har økt og forvaltninga har derfor hatt grunn til å endre praksisen slik at den i større grad følger forvaltningsplanen. Motorferdsel er en faktor som kan forstyrre villreinen og utgjør i sum en betydelig belastning på villreinens arealbruk og trekk-adferd.

I enkelte år der det for eksempel planlegges mer omfattende vedlikehold kan både antall turer og alternative transportmetoder ut fra hva som er best for verneverdiene, vurderes.

## Oppsummering og konklusjon

Det er lagt til grunn at Drivstuvangen brukes i forbindelse med tilsyn og sanking av sau, og at det ikke drives setring her, jf også forvaltningsplan og omtale av setring. Grunneier Statskog SF opplyser at rettighetene i utmålet er knyttet til fiskerett og beiterett, og at bygningene på Drivstuvangen i deres registre er registrert som fiskebu og naust.

Forvaltningsplanen legger til grunn at leiekjører skal nyttes dersom det ikke er snakk om transport i brukssonene eller transport til setre. Drivstuvangen ligger ikke i en brukssone.

Forvaltninga følger forvaltningsplanen og tillater i liten grad bruk av egen skuter der forvaltningsplanen ikke åpner for dette. I forliggende sak er villreinens bruk av området og områdets særlige sårbarhet i kalvings- og oppvekstperioden vektlagt. Det er åpnet for at klager kan søke om transport på barmark via Bekkelægret, i likhet med andre som har transportbehov for brensel, proviant og utstyr til bygninger i området ved Elgsjøen.

Søknaden har blitt vurdert etter bestemmelsene verneforskrift og forvalter mener at forvaltningsplanens retningslinjer er fulgt og det er gjort grundige avveininger rundt transportform og årstid, og hensynet til verneverdiene opp mot brukerinteressene.

Forvalter tilrår på denne bakgrunn at delegert vedtak datert 23.2.2026 opprettholdes og at klagen sendes over til Miljødirektoratet som klageinstans for endelig avgjørelse.

Øyvind Drivstuen  
Drivstuvegen 10  
7345 DRIVDALEN

Drivstua, 20. mars 2026

Dovrefjell nasjonalparkstyre  
Postboks 987  
2604 LILLEHAMMER

## **Klage på vedtak – Knutshø LVO – dispensasjon snødekt mark 2026–2029 – Vinstradalsvegen 1770 – Øyvind Drivstuen**

Jeg viser til vedtaket om dispensasjon for transport på snødekt mark til min seter ved Vinstradalsvegen 1770. Med dette klager jeg på vedtaket, herunder kravet om bruk av leiekjører og begrensningen i antall turer.

Etter min vurdering, kommer det tydelig fram at vedtaket ikke er i tråd med forvaltningens egen praksis, de faktiske forholdene i området og de rammene og mulighetene som ligger i Forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell (forvaltningsplanen).

Vedtaket bygger på feil forutsetninger, en feilaktig vurdering av næringsgrunnlaget, og en praksis som ikke er forenlig med forvaltningsplanens formål, retningslinjer og tolkningsrom.

### **Innledning - avklaring av status**

Etter avslaget tok jeg kontakt med Oppdal kommune for å undersøke om det forelå uklarheter som årsak til vedtaket. Oppdal kommune sendte deretter en oppdatert redegjørelse til verneområdeforvaltningen, hvor driften, setras funksjon og bruken av bygningen i næringssammenheng kom tydelig fram. Hensikten var at verneområdeforvaltningen skulle få mulighet til å gjennomgå saken på nytt, da vedtaket fremsto som fattet på feil grunnlag.

Til tross for dette legger verneforvaltningen fortsatt til grunn at Vinstradalsvegen 1770 ikke er å anse som del av min næringsdrift, i motsetning til det Oppdal kommune bekrefter.

Verneområdeforvaltningen opplyste at de hadde hatt en intern diskusjon og valgte ikke å endre vedtaket, da det er deres oppfatning at vedtaket er i tråd med forvaltningens praksis og faktiske forhold. Dette reiser spørsmål ved hvordan verneområdeforvaltningen vektlegger og ivaretar faktiske driftsbehov og dokumentert næringsutøvelse i området. Det er også grunn til å spørre på hvilket grunnlag verneforvaltningen har endret sin vurdering av Elgsjøsetra som næringsseiendom, fra tidligere behandlinger, når det bekreftes at næringsutøvelsen er reell?

Oppdal kommune har i forbindelse med dette, korrigert feil opplysninger i matrikkelen, slik at seterhuset er registrert i tråd med faktisk bruk og næringsmessig funksjon. Utskrift fra eiendomsregisteret er lagt ved.

### **Historikk og dagens bruk av Elgsjøsetra**

Drivstua Fjellstue var tidligere i Statens eie og ble drevet av fjellstuemannen. Fjellstua hadde plikt til å ta imot reisende over fjellet, samtidig som gården ble drevet som en aktiv landbrukseiendom. Elgsjøen var en viktig ressurs både som matauk for de reisende og som en sentral del av driftsgrunnlaget for gården. Området ble brukt til jakt, fiske og som sommerbeite for dyrene. Både fiske og jakt utgjorde viktige deler av næringsgrunnlaget og de pliktene som fulgte med driften av fjellstua. Det er derfor naturlig at Statskog historisk har omtalt bygningen ved Elgsjøen som en «fiskebu», da dette reflekterte deler av bruken på den tiden. Min far, som nå fyller 80 år, kan bekrefte at Elgsjølægeret ble brukt til sommerbeite både for storfe, småfe og hester. Det var også et sommerfjøs med stall på setervangen. Dette er dokumentert på vedlagte bilde fra Elgsjøen.

Bruken av Elgsjøsetra har variert med utviklingen av landbruksdriften. På 1970-tallet, i forbindelse med veibygging i Drivdalen og overgangen fra melkebruk til sauehold, ble vestfjella tatt i bruk som

beiteområde. Vestfjella viste seg imidlertid å ha dårligere beitekvalitet og betydelig rovdyrpress. Derfor ble beitebruken i Drivstua utmål på østsiden av dalen gjenopptatt i 2004. Fra dette tidspunktet ble Elgsjøbua/setra igjen tatt i bruk som en aktiv del av næringsdriften, som tilsynsbu og saueseter.

Elgsjøsetra ligger midt i kjerneområdet for sommerbeitet i Drivstua utmål, og den geografiske plasseringen gjør setra til et nødvendig og effektivt basepunkt for tilsyn og skjøtsel av beitedyrene. Jeg slipper omkring 1000 sau på beite i utmålet, og det er ingen andre som har beiterett i området. Det er et stort ansvar på meg som næringsutøver, å følge opp dyrevelferd, tilsyn, dokumentasjon, skadereduksjon og tapshåndtering. Setra er i aktiv bruk i driftsopplegget for å sikre ivaretagelse av dette.

Drivstua utmål er vidstrakt, med til dels krevende terreng med variasjoner i høyde og tilgjengelighet. Fra Elgsjølæggret er det kort vei til de mest sentrale beiteområdene, noe som gjør det mulig å gjennomføre hyppige og målrettede tilsyn på en måte som både er faglig forsvarlig og i tråd med kravene til dyrevelferd og tapssikring. Setra er derfor en nødvendig operativ driftsbasis for effektivt og lovpålagt tilsyn av et stort antall beitedyr i fjellterreng.

For at setra skal kunne fungere som en slik driftsbasis, må den forsynes med proviant, ved og nødvendig driftsmateriell. Mengden utstyr som fraktes inn er betydelig, særlig fordi bygningene skal være utstyrt for aktiv bruk i hele tilsynsperioden. Det er behov for varme og ved, mat, drikkevann, verktøy, bekledning, gass, batterier, nødutstyr, medisinsk utstyr for akutte dyresituasjoner, kommunikasjons- og dokumentasjonsutstyr og reparasjonsmaterieell.

Å frakte disse forsyningene inn om vinteren er både skånsomt og effektivt, og i tråd med forvaltningens mål om å begrense bruk av kjørespor på sommerstid. Selv om en vintertur kan ta med betydelig last, er fem vinterturer per år, som det tidligere er gitt, et reelt behov. Dette skyldes blant annet:

1. Proviant og forbruksmaterieell må fylles opp for hele tilsynsperioden (mai-oktober).
2. Vedforbruket er høyt når setra er i aktiv drift.
3. Tilsynsutstyr, verktøy og materieell må fornyes og transporteres inn for å dekke hele tilsynsperioden.
4. Drift av setra krever at dette transporteres inn enten på vinterføre, eller med traktor etter kjøresporene på sommerstid.
5. Når sommerkjøring begrenses eller ikke benyttes, øker behovet for vintertransport tilsvarende.

Hvis transporten ikke gjennomføres vinterstid, vil alternativet være hyppigere og mer belastende transport på sommeren etter kjøresporene – noe forvaltningen selv har ønsket å begrense. Det er nettopp denne balansen som gjør at ordningen med fem vinterturer har fungert svært godt i en årrekke: den ivaretar både naturhensyn, driftsbehov og forvaltningsplanens føringer.

Setras sentrale plassering i forhold til beiteområdet innebærer at den er i jevn og aktiv bruk. Behovet for forsyninger er direkte knyttet til aktiv drift, dyrevelferd, tilsynsplikter og næringsutøvelse. At bygningene er de eneste som tilhører Drivstua fjellstue innenfor utmålet, understreker ytterligere at setra er helt avgjørende for å kunne gjennomføre et faglig og driftsmessig forsvarlig tilsyn med en av Oppdals største sauebesetninger.

Det er derfor feil når forvaltningen i vedtaket legger til grunn at Elgsjøsetra ikke oppfyller kravene i forvaltningsplanen til bygninger som benyttes i næringsvirksomhet. Historisk bruk, sammen med dagens omfattende drift, viser tydelig at setra inngår i en reell og pågående næringsutøvelse knyttet til sauehold, tilsyn og bruk av utmålsrettighetene som hører til Drivstua Fjellstue.

## **Bruken av kjørespor, vintertransport og hensynet til villreinen:**

Setra er en nødvendig drifts- og tilsynsbasis for om lag 1000 sau på sommerbeite. Til dette trengs det forsyninger som skal fraktes inn. Før ble dette gjort i stor grad etter kjøresporene på sommers tid, men det er en klar holdning at denne bruken bør unngås så langt som mulig. Dette er noe som jeg som næringsutøver aksepterer, da det fungerer på en god måte å transportere inn forsyninger for en normal beitesesong på vinterføre. For meg som næringsutøver er det samtidig en fordel, når dette kan skje på vinters tid, både faglig og praktisk. Samtidig er det også mest miljømessig forsvarlig å frakte inn proviant, ved og driftsmateriell på vinterstid. Transport på snødekt mark reduserer belastningen på terrenget vesentlig sammenlignet med sommertransport. Dette er helt i tråd med forvaltningsplanens føringer om å begrense bruk av kjørespor om sommeren, og i min interesse så lenge det ikke er behov for transport som må skje med større kjøretøy.

På sommeren vil det fortsatt i enkelte år kunne være behov for transport etter kjøresporene, men forvaltningsplanen åpner da uttrykkelig for bruk av så stort og effektivt utstyr som mulig for å redusere antall turer.

Det er utført en kvalitetsvurdering for villreinen i blant annet Knutshømrådet. I kvalitetsvurderingen går det fram at området Vetlvonin har en arealunnvikelse på 50–90 % om sommeren. På vinters tid er denne mindre enn 50 %. Dette viser at reinen er langt mer sårbar for sommertransport enn vintertransport. Villreininteressene ivaretas derfor også best ved å tillate vintertransport i så stor grad som mulig. Tidligere praksis med fem vinterturer er derfor både faglig og forvaltningsmessig godt begrunnet.

I år der det oppstår et særskilt behov for sommertransport, typisk ved behov for transport av større mengder materialer for vedlikehold av bygningene, er det naturlig at det kompenseres gjennom en tilsvarende reduksjon i vintertransport, slik at den totale belastningen ikke øker.

Det er samtidig viktig å påpeke den store forskjellen mellom et avgrenset kjørespor — som forvaltningen selv ønsker minimal bruk av — og bilveier med fri ferdsel, slik for eksempel bilveien i Unndalen.

Det er heller ikke et reelt alternativ å bruke båt for transport på sommerstid. Last som etter forvaltningsplanen må fraktes etter kjørespor, lar seg ikke transportere med den lille båten på Elgsjøen. Alternativ kjørerute via Follidal innebærer dessuten omtrent 9 mil omvei i tillegg til skutertransport, mens avstanden via Driva kun er rundt 2 mil med skuter. Dette er en svært vesentlig forskjell og en urimelig ulempe, om det blir brukt som premiss for å opprettholde begrensningen som ligger i vedtaket.

Forvaltningens vurderingsgrunnlag fremstår som ulogisk og selvmotsigende: kjøresporene brukes som argument både for å begrense vinterturer og for å begrense sommerturer, selv om disse hensynene trekker i motsatt retning.

- Forvaltningen har uttrykt at kjøresporene ikke ønskes brukt.
- Jeg har innrettet driften etter dette, og det er derfor tidligere gitt fem vinterturer i stedet.
- Kjøresporene har ikke vært brukt i den perioden denne praksisen har vært fulgt.

Dersom bruken av kjørespor skal begrenses ytterligere, må dette gjenspeiles i tilstrekkelig antall vinterturer. Dersom antallet vinterturer reduseres, må det nødvendigvis gis rom for nødvendig sommertur etter kjørespor. Det er ikke faglig, forvaltningsmessig eller praktisk forsvarlig å begrense begge deler samtidig.

### **For strenge rammer – i strid med verneplanens føringer**

Verneplanens kapittel om *felles utfordringer* (side 82) understreker tydelig at forvaltningspraksis **ikke må bli så streng at den hindrer ønsket ivaretagelse av kulturlandskap og næringsutvikling**. Det er et grunnleggende prinsipp at vern og bærekraftig bruk skal balanseres.

Vedtaket legger imidlertid opp til en praksis som i realiteten gjør næringsmessig ferdsel til og bruk av Elgsjøsetra svært vanskelig både sommer og vinter. Når både vintertransport og sommertransport

begrenses samtidig, skapes en situasjon som gjør det umulig å opprettholde et forsvarlig tilsyn, nødvendig driftslogistikk og en bærekraftig beitebruk i området.

Dette bryter ikke bare med verneplanen, men også med nyere faglige vurderinger av **klima- og miljøeffekten av aktiv beitebruk**.

- **Aktiv beiting er avgjørende for å opprettholde åpne fjellandskap**, hindre gjengroing og bevare kulturhistoriske verdier.
- **Artsmangfoldet i fjellområder er sterkt knyttet til beitepåvirkning**, og mange naturtyper er avhengige av aktiv drift.

Når driften rundt Elgsjøsetra begrenses, svekkes dermed også de naturverdiene verneplanen søker å ivareta. Næringsutøvelsen her bidrar tvert imot til å opprettholde et åpent og levende kulturlandskap, til arts mangfold og til klimafordelaktig beitebruk.

En for streng praksis – slik vedtaket legger opp til – risikerer derfor å **skade både kulturlandskap, biologisk mangfold, klima- og naturhensyn**, samtidig som den hindrer en langvarig, dokumentert og bærekraftig næringsutøvelse.

Dette er ikke forenlig med verneplanens formål om å sikre at områdenes verdier ivaretas gjennom en fornuftig balanse mellom vern og tradisjonell bruk. Når helt nødvendig tilsyn og forsyning til Elgsjøsetra hindres, bryter det derfor både med forvaltningsplanen og med de nyere miljø- og klimafaglige vurderingene som understreker viktigheten av aktiv beitebruk.

### **Likebehandling og enhetlig praksis**

Forvaltningen begrunner vedtaket med hensyn til likebehandling og enhetlig praksis. Det er imidlertid ikke en reell likebehandling, når Elgsjøsetra vurderes på samme måte som setrer i for eksempel Unndalen, som har sommerbilvei med fri ferdsel.

Et begrenset kjørespor – som forvaltningen samtidig ikke ønsker brukt – eller transport med en liten båt på Elgsjøen, kan ikke sammenlignes med adkomst via bilvei. Situasjonene er vesensforskjellige, både praktisk og driftsmessig.

Forvaltningsplanen åpner uttrykkelig for at transport i jordbruksvirksomhet kan utføres av næringsutøveren selv. I punkt 6.6.2 på side 83 heter det under jordbruksvirksomhet bokstav a) at **«eget kjøretøy kan brukes»**. Det er derfor ikke likebehandling når andre brukere med sammenlignbar drift får tillatelse til å kjøre selv, mens dette avslås for Elgsjøsetra.

Det er godt dokumentert og bekreftet – også av Oppdal kommune – at setra er i aktiv bruk i næringsdriften. Etter forvaltningsplanens bestemmelser skal transporten da kunne utføres av eieren eller av den som driver næringen. Når vedtaket legger til grunn at bygningene ikke benyttes i næringsammenheng, bygger det på feil faktum.

Verneforvaltningen legger også stor vekt på deler av den historiske bruken, særlig knyttet til matauk og fjellstuedrift med mange arbeidere. Den historiske retten til fiske fulgte av at gården kunne ta ut så mye fisk som nødvendig – dette var ikke fritidsfiske. Hvordan stedet ble brukt historisk, kan imidlertid ikke tillegges avgjørende vekt ved vurderingen av dagens drift. Den reelle og dokumenterte næringsvirksomheten i dag må være det som legges til grunn.

Dagens fiske som blir gjennomført på Elgsjøen er noe matauk, men også en viktig del av arbeidet med å formidle den gamle kulturen og driften av området.

### **Konklusjon – vedtaket må omgjøres**

På bakgrunn av det ovennevnte mener jeg at verneområdeforvaltningens vedtak bygger på feil faktum, feil vurdering av gjeldende regelverk og en praksis som ikke er forenlig med verneforskriften, forvaltningsplanen eller overordnede natur- og klimaomsyn. Vedtaket er hjemlet i verneforskriften § 3 punkt 5.3 bokstav c, men vurderingen som ligger til grunn er mangelfull og i flere punkter direkte feil.

For det første er **bruken av Elgsjøsetra som næringsrelatert bygg og driftsbasis for tilsyn, sauesanking og dokumentert landbruksvirksomhet klart undervurdert**. Dette er i strid med både Oppdal kommunes opplysninger og den faktiske bruken av setra. Etter forvaltningsplanen for Knutshø LVO og gjeldende praksis **skal næringsutøvere kunne utføre nødvendig transport med eget utstyr**, jf. pkt. 6.6.2 bokstav a) – og dette er eksplisitt lagt til grunn i flere sammenlignbare saker i samme område.

For det andre er **vedtaket uforholdsmessig**, fordi både vinter- og sommertransport begrenses samtidig. Dette er en selvmotsigende vurdering. Når kjørespor ikke skal benyttes, må vintertransporten økes – ikke reduseres. Å begrense begge deler samtidig gjør det praktisk umulig å utøve den driften som både verneplanen og verneforskriften åpner for.

For det tredje er vedtaket i strid med **verneplanens hovedprinsipp om at praksis ikke skal være så streng at den hindrer ivaretagelse av kulturlandskap og næringsutvikling**, jf. verneplanen side 82. Dokumentert beitebruk i området bidrar positivt til klimahensyn, hindrer gjengroing, opprettholder artsmangfold og holder fjellområdene åpne. Dette er i tråd med både nasjonale og internasjonale faglige anbefalinger om verdien av aktiv beiting. En for streng praksis vil derfor svekke – ikke styrke – verneverdiene.

For det fjerde er **ikke vedtaket i samsvar med prinsippet om likebehandling**, når Elgsjøsetra vurderes på lik linje med setrer som har sommerveg med fri ferdsel. Dette er ikke en sammenlignbar situasjon. Transport via båt er heller ikke et reelt alternativ for driftsmateriell, verktøy og ved som skal transporteres etter kjørespor.

For det femte viser saksfremstillingen at forvaltningen legger avgjørende vekt på kjørespor som ikke er benyttet i perioden det har vært gitt fem vinterturer. At kjørespor ikke skal brukes, må være et argument for å **opprettholde eller styrke vintertransporten**, ikke redusere den.

#### **Oppsummert må derfor vedtaket omgjøres slik:**

1. Kravet om bruk av leiekjører **frafalles**, da forvaltningsplanen gir adgang til egen kjøring ved næringsutøvelse.
2. Antallet vinterturer settes til **det omsøkte antallet på fem turer per år**, med fleksibilitet ved behov for sommertur i enkelte år.
3. Vedtaket justeres i tråd med faktisk bruk av Elgsjøsetra som næringsbygg og driftsbasis.
4. Forvaltningsplanens føringer om likebehandling, balanse mellom vern og bruk, og hensyn til klima og kulturlandskap legges til grunn.

**Vedtaket slik det foreligger nå er ikke bare urimelig, men også i strid med både verneforskriftens hjemmel, forvaltningsplanens føringer, oppdatert fagkunnskap om beitebruk, og det konkrete driftsbehovet på setra.**

Øyvind Drivstuen

Vedlegg:

- Bilde som dokumenterer fjøset og stallen
- Utskrift fra eiendomsregisteret

Kopi:

Oppdal kommune  
Statskog



**Dovrefjell  
nasjonalparkstyre**

**Postadresse**  
Postboks 987  
2604 LILLEHAMMER

**Besøksadresse**  
Norsk villreinsenter nord  
Hjerkinnhusvegen 33  
2661 HJERKINN

**Kontakt**  
Sentralbord: +47 61 26 60 00  
Direkte: +47 61 26 62 09  
sfinpost@statsforvalteren.no  
<http://www.nasjonalparkstyre.no/dovrefjell>

Øyvind Drivstuen  
Drivstoggo, Drivstuvegen 10  
7345 Drivdalen

Saksbehandler Eirin Berge

Vår ref. 2025/13714-2 432.2

Deres ref.

Dato 23.02.2026

## Delegert sak - Knutshø LVO - dispensasjon snødekt mark 2026 - 2029 - Vinstradalsvegen 1770 - Øyvind Drivstuen

### Delegert vedtak

Øyvind Drivstuen får tillatelse til motorferdsel med snøskuter for transport av brensel, proviant, materialer og utstyr til hytta, Vinstradalsvegen 1770, Oppdal kommune. Vedtaket er gjort med hjemmel i § 3 punkt 5.3 bokstav c i verneforskriften for Knutshø landskapsvernområde.

#### Følgende vilkår gjelder:

- Tillatelsen gjelder for inntil 2 turer i årene 2026-2029. 1 tur=tur/retur fra utgangspunkt til bestemmelses sted med 1 snøskuter. Én tur med 2 skutere = 2 turer. Kjøres 2 skutere samtidig skal disse kjøre samlet i samme spor.
- Transportene skal utføres av leiekjører godkjent av Oppdal kommune.
- Transporttraséen som skal følges i verneområdet er omtalt som trasé 4e: Risgjelan-Veslvonin i kommunenskart «*Soner & traséer 2026-2030 Motorferdsel i utmark – vinter Oppdal kommune*» og deretter videre til Elgsjølægret.
- Observeres villrein i planlagt trasé, skal transporten stanse og vente til dyra trekker unna, eller flokken omkjøres på minst 500 m avstand i le.
- Transportene skal være avsluttet senest 20.april, alternativt 3.påskedag om den faller senere.
- Transportene skal skje på godt snødekt mark slik at skade på vegetasjon og terreng

---

<b>Nasjonalpark</b>	Dovrefjell-Sunndalsfjella
<b>Naturresevat</b>	Flåman
<b>Landskapsvernområde</b>	Hjerkinn med biotopvern, Drivdalen/Kongsvoll/Hjerkinn, Knutshø, Åmotsdalen, Dalsida, Eikesdalsvatnet, Åmotan-Grøvdalen, Jora, Fokstugu
<b>Biotopvernområde</b>	Torbudalen, Sandgovbotn-Mardalsbotn



unngås.

- Tillatelsen og kjøreboka skal være med under transportene og kunne vises ved ev. kontroll. Kjøreboka skal være delvis utfylt før turen starter, og hentes ut fra Dovrefjell nasjonalparkstyre hjemmesider av søker selv  
<https://www.nasjonalparkstyre.no/Dovrefjell/soknader/kjorebevis-og-kjorebok-ny>
- Kjøreboka skal returneres til Dovrefjell nasjonalparkstyre etter avsluttet kjøring det enkelte år. Også dersom det ikke er kjørt skal kjøreboka sendes over. Merk gjerne oversendelsen med saksnr som er 2025/13714

## Saksopplysninger

Øyvind Drivstuen har søkt om selv å foreta transport til Vinstradalsvegen 1770 som ligger i Knutshø landskapsvernområde. Formålet med transporten er i søknaden opplyst å være transport av brensel og proviant for 1 års forbruk. Det er søkt om at også Tore Myran kan disponere tillatelsen. Omsøkt antall transportturer er 5 i årene 2026-2030. Begrunnelsen for 5 transportturer er at han vil unngå barmarkstransport pga terrengslitasje. Videre opplyses det om at bua brukes som tilsynsbu i saunæring.

## Hjemmelsgrunnlag

### Delegering

Dovrefjell nasjonalparkstyre har i møte 07.12.2015, sak nr. 74-2015 (arkivsak nr. 2015/7095), sist revidert 5.10.2022, delegert myndighet til forvalterne (jf. vedtektene pkt. 6.3) til å treffe vedtak i kurante enkeltsaker av reversibel karakter som ikke er av stor betydning for verneverdiene.

Dette gjelder i saker etter de spesifiserte dispensasjonsbestemmelsene i forskriftene og etter naturmangfoldloven § 48 der:

- a) Det gjelder fornyelse av dispensasjon på tilnærmet samme vilkår eller standardvilkår gitt av styret og forutsetningene ellers er uendret.
- b) Det er entydig presedens eller retningslinjer fra styret eller arbeidsutvalget for saken.
- c) Forvaltningsplanen gir entydige føringer for utfallet.

Alle delegerede vedtak skal refereres for styret.

## Verneformål og verneforskrift

### § 2. Formål

Formålet med opprettelsen av Knutshø landskapsvernområde er å ta vare på et sammenhengende høgfjellsområde med leveområdene til villreinen i Knutshø, og et



særpregede natur- og kulturlandskap med tilhørende planteliv, dyreliv, landskapsformer og kulturmiljø.

### § 3 Vernebestemmelser

#### 5. Motorisert ferdsel

5.1 Motorisert ferdsel til lands og til vanns og landing med luftfartøy er forbudt

(...)

5.3 Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til:

c. Luft- og snøscootertransport av brensel, materialer, utstyr og proviant til setrer, buer og hytter

## Forvaltningsplan

s. 83 - 85

### Forhold til sonering

Holdning til bruk av snøscooter nyanseres i forhold til sonering. Oppgitt antall turer er basistildeling over flere år. Ved spesielle behov i enkelte år kan det søkes om ekstra turer.

a) I sone uten tilrettelegging og inngrep:

Til private hytter som benyttes på helårsbasis kan det gis dispensasjon med inntil 4 turer pr år, når transport på barmark ikke er mulig. De hyttene som har mulighet for å kjøre bil/traktor på sommerstid kan få inntil 2 turer med snøscooter. For transport til private hytter/buer som kun benyttes i forbindelse med jakt/fiske og ellers sporadisk, kan det gis dispensasjon for inntil 2 turer med snøscooter. Kjøring med snøscooter skal utføres av leiekjører, se under. Kjøring til setre som benyttes i næring kan utføres av eieren. Snømåling krever tillatelse i denne sonen.

### Leiekjøringsordninger

Transport til hytter skal foretas av leiekjørere jfr. nasjonal forskrift § 5 a, ikke med eget kjøretøy.

a) Tiltakshaver må søke om løyve for nødvendig transport i verneområdene. Det skal benyttes leiekjører som er godkjent av kommunen, leiekjører trenger da ikke separat løyve etter verneforskriften

### Valg av transportform og årstid

Hovedprinsippet er at den transport som gir minst konflikt med verneverdiene og andre brukerinteresser skal nyttes. Økonomiske vurderinger skal ikke tillegges avgjørende vekt.

a) Der det er bilvei, skal transporten skje etter denne når veien er åpen. Det gis begrenset adgang til vintertransport i disse tilfellene.

### Flerårige dispensasjoner

For behov som er årvisse, gis dispensasjon normalt for 4 år.



Sluttdato for vintersesongen i alle områder er 20.april ev. 3 påskedag om deen faller seinere.

## Vurdering

Vinstradalsvegen 1770 ligger i sone uten tilrettelegging og inngrep, jf. forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell (2006). Transporten på snødekt mark til bua går gjennom leveområdene til villreinen. Ivaretagelse av leveområdene til Knutshøreinen er et viktig formål ved opprettelsen av verneområdet.

Drivstubbua ligger ved Elgsjøen rett øst for Vesle Elgsjøtangen og er i kartverkets database vist som Skogs- og utmarkskoie-gamme. Det ligger i tillegg et naust her. Transporten på snødekt mark går via Veslvonin. Både Elgsjøen og Veslvonin er i kvalitetsnormen, delnorm 3 vist som fokusområder (hhv KN06 og KN07). Fokusområder er områder hvor det er, eller man mistenker at det kan bli, utfordringer for villreinen som skyldes arealinngrep og menneskelig aktivitet. Effektene av dette er ofte arealunnvikelse, der reinen unngår å bruke hele eller deler av funksjonsområder den ellers ville ha tatt i bruk på den gjeldende årstid, eller ulik grad av hindringer av reinens naturlige trekk mellom ulike funksjonsområder

Elgsjøen og Veslvonin ligger sentralt i villreinområdet, og er sårbare områder på grunn av den viktige funksjonen som trekkområde, og fordi de ligger i et av de mest sentrale kalvings- og oppvekstområdene. Rundt Elgsjøen er nivået på den menneskelige ferdselen lavt, men sårbarheten og området sin viktige funksjon gjør at det er vurdert som et fokusområde. Når det gjelder Veslvonin er dette et område med svært viktige funksjoner som beiteområder, og et viktig knutepunkt for villreinens trekk i nord-søraksen, mellom fjellområdene rundt Elgsjøen og områdene nord for vegen til Veslvonlægret, rundt Leirtjønnskollen. Selv om dyra har problemer med å krysse vegen om de vil nordover, blir Veslvonin fremdeles brukt som beiteområde. Veslvonin er relativt fredelig vinter og vår . (jf delnorm 3, kvalitetsnorm for villrein). Det er gitt tillatelser til motorferdsel på snødekt mark for hyttene som ligger på Veslvonlægret og også til de to andre hyttene som ligger ved Elgsjøen.

Forvaltningsplanen for verneområdene på Dovrefjell (2006) viser et godkjent kjørespor fra Ryin til Elgsjøen – et kjørespor forvaltninga vurderer ikke bør brukes. Heller ikke den andre hytta som ligger på vestsida av Elgsjøen ved Elgsjølægret har fått tillatelse til bruk av dette kjøresporet.

Med bakgrunn i Elgsjøen sin sårbarhet som kalvings- og oppvekstområde for villrein har motorferdsel til buene og hyttene som ligger ved Elgsjøen i større grad blitt henvist til å søke om tillatelse på barmark på kjøresporet som går fra der Bekklægretvegen slutter og frem til Elgsjødemningen. Derfra må brensel, proviant og utstyr transporteres med båt. Bruk av dette kjøresporet fordrer i tillegg til tillatelse fra nasjonalparkstyret også en godkjenning fra Glommen- og Laagen brukseierforening.



Omsøkt formål med transportene er innenfor rammen av det som var tema under verneplanprosessen og forvaltningsplanprosessen. For ordinær transport av brensel og proviant til buer som omsøkt kan det gis inntil 2 turer på snødekt mark, jf forvaltningsplanen. Søker har opplyst at bua brukes i forbindelse med tilsyn av sau. Forvalter vurderer at behovet for proviant og brensel til opphold i bua ikke er et særskilt behov som tilsier annen vurdering enn 2 turer, og at omfanget også er akseptabelt ut fra en samlet belastning vurdering.

Det er tidligere gitt dispensasjon for bruk av egen skuter. I tiltaksplanen for villreinen i Knutshø villreinområde står det blant annet: *«Motorferdsel er en av mange faktorer som kan forstyrre villreinen og utgjør i sum en betydelig belastning på villreinens arealbruk og trekkadferd. Med det faggrunnlaget vi i dag besitter, har departementet grunn til å anta at det totale omfanget av motorferdsel er for høyt i en del villreinområder. For å legge til rette for en bedre tilstand for villreinen, må det samlede omfanget av motorferdselen reduseres og i større grad enn i dag tilpasses villreinens behov. Dette innebærer at det totale omfanget av motorferdsel må nedjusteres, kanaliseres og at sårbare områder må skjermes.»*

Tiltaksplanen forplikter Dovrefjell nasjonalparkstyre til å samordne, kanalisere og redusere motorferdselen i verneområdene. Dette må derfor hensyntas i vurderingene av denne søknaden. Nasjonalparkstyret har som oppgave å redusere motorferdselen i verneområdene. Over tid går den totale motorferdselen ned om det settes krav til leiekjøring. For å sikre likebehandling og enhetlig praksis i verneområdene på Dovrefjell vil det derfor ikke bli gitt tillatelse til bruk av egen skuter.

Kunnskapsgrunnlaget om området er godt, inkludert utfordringer knyttet til å ivareta leveområdet for villreinen, men også andre naturverdier. Vi har rapport om sårbare fuglelokaliteter fra 2019 (Kistfoss skogtjenester, u.off), NINA rapport 1019 fra 2015 om villreinens arealbruk i Knutshø, kvalitetsnormen for villrein og forvaltningsplan. Villreinen i Knutshø villreinområde ser ut til å ha utfordringer med å ta i bruk hele leveområdet sitt og dette er antatt å skyldes fysiske inngrep og ferdselsforstyrrelser. Den samla belastningen av forstyrrelser knyttet til biltrafikk, campingturisme, fotturisme, sykling i tillegg til vannkraftreguleringer som påvirker villreinens arealutnyttelse er stor også innenfor landskapsvernområdet. Førre-var prinsippet i naturmangfoldlovens § 9 legges ikke til grunn.

Motorferdsel på snødekt mark er skånsomt mot terreng og vegetasjon. Vilkår om når motorferdselen skal skje og hvordan den skal gjennomføres bidrar til å redusere mulige negative påvirkninger (jf. nml § 12). Motorferdselen til bua vil ikke påvirke andre, kjente naturverdier i verneområdet. Naturmangfoldlovens § 11 er ikke relevant i saken.

En tillatelse til motorferdsel på snødekt mark gir utelukkende adgang til motorferdsel når det nødvendig for å frakte brensel, proviant og utstyr til egen bu. Tillatelsen gir med andre ord ikke adgang til å kjøre inntil 2 turer dersom dette ikke er nødvendig for å frakte brensel,



proviant og utstyr. Det er behovet for å frakte brensel, proviant og utstyr som skal styre antall turer. Ren persontransport er ikke tillatt.

Med vennlig hilsen

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

---

Eirin Berge  
nasjonalparkforvalter

**Plikt til å sette seg inn i bestemmelser og vilkår**

Innehaver av tillatelse plikter å sette seg inn gjeldende bestemmelser og i vilkår for tillatelsen og å følge dem. Vi anbefaler også å besøke vår hjemmeside [www.nasjonalparkstyre.no/dovrefjell](http://www.nasjonalparkstyre.no/dovrefjell) der det kan finnes viktige opplysninger.

**Forholdet til annet lovverk, forhold til grunneier**

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. Grunneier kan nekte motorisert ferdsel i utmark på sin eiendom, og du må derfor sjekke om aktuelle grunneiere aksepterer transporten.

**Rett til innsyn i sakens dokumenter**

Alle kan kreve innsyn i sakens dokumenter. Noen dokumenter kan med hjemmel i lov være unntatt fra innsyn. Vedtaket vil være offentlig tilgjengelig i miljøvedtakeregisteret – [www.miljovedtak.no](http://www.miljovedtak.no).

**Klageadgang**

Du kan klage på vedtaket til Miljødirektoratet og be om at det endres. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til deg. Det er tilstrekkelig at du har postlagt klagen innen denne fristen. Klagen skal sendes skriftlig til nasjonalparkstyret. Angi vedtaket du klager over, den eller de endringer du ønsker, og de grunner du har for at vedtaket bør endres. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bør du oppgi når du mottok dette brevet. Vi gjør oppmerksom på at også andre enn søker kan ha rettslig klageadgang

Kopi til:

OPPDAL KOMMUNE	Postboks 1	7341	OPPDAL
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG	Postboks 2600	7734	STEINKJER
OPPDAL BYGDEALMENNING	Inge Krokanns veg 11	7340	OPPDAL
Statens naturoppsyn Hjerkin	Norsk villreinsenter nord	2661	HJERKINN
Øyvind Drivstuen			

Fra: Berge, Eirin[]  
Sendt: 02.03.2026 11:15:00  
Til: Gro Aalbu[Gro.Aalbu@oppdal.kommune.no]  
Kopi: Else Morken[else.morken@oppdal.kommune.no];Svendsgard,  
Bernhard[bernhard.svendsgard@statsforvalteren.no];Sem, Gunhild Kirsti[gunhild.sem@statsforvalteren.no];  
Tittel: SV: Spørsmål vedr. vedtak 2025/13714-2

Til Oppdal kommune,

Vi viser til e-post utveksling om motorferdsel tillatelse til Vinstradalsvegen 1770, Øyvind Drivstuen.

Vi har diskutert denne saken internt hos oss og mener vedtaket er gjort ut fra rett grunnlag og i tråd med den praksis vi har for tilsvarende saker om motorferdsel i Knutshø LVO. Vi vil derfor ikke omgjøre vårt eget vedtak, jf. forvaltningslovens § 35.

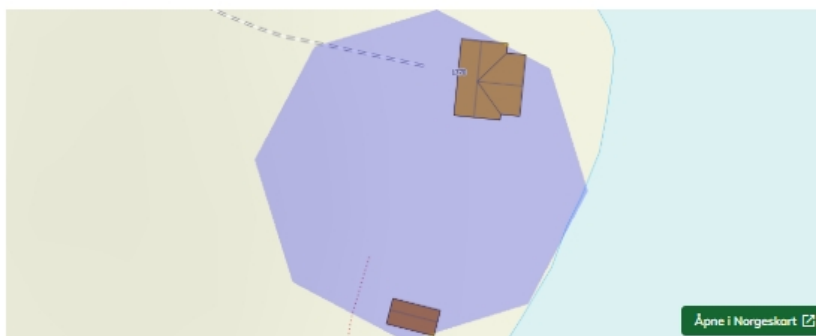
Vi støtter oss på at grunneiers registre (Statskog SF) viser at dette er en fiskebu med naust og at bruksrettighetene ligger i fiske i Elgsjøen samt beiterettigheter i området. Søker har oppgitt at bygningen brukes som tilsynsbu og det som skal transporteres er brensel og proviant for opphold i bua. I eiendomsregisteret til kartverket er bygningene på dette punktfestet beskrevet som følger:

### Vinstradalsvegen 1770

7345 Drivdalen, Oppdal Kommune

Skriv ut

Søk på nytt



#### Nøkkelinfo

Matrikkelnummer 5021-60/1/B/0 Type eiendom Festegrunn Eiendomsareal 0 m<sup>2</sup>

#### Informasjon fra grunnboken

Grunnboken er et offentlig register over tinglyste rettigheter og heftelser i fast eiendom og borettslagsandeler. Den aktive grunnboksutskriften viser hva som er tinglyst på tidspunktet du henter informasjonen. [Les mer om grunnboken](#)

Vis aktiv grunnboksutskrift

#### Mer eiendomsinformasjon

##### Eiendom

##### Adresser (1)

##### Bygninger (2)

Bygningsnummer	Type	Status	Sefrak	Fredet	Næringsgruppe	Bygningsendring
300596130	171 - Seterhus sel rorbu o.l.	Tatt i bruk	Nei	Nei	Annet som ikke er næring	
300596135	245 - Naust/redskapshus for fiske	Tatt i bruk	Nei	Nei	Jordbruk, skogbruk og fiske	

Dersom søker ønsker å klage på vedtaket legger vi til grunn en klagefrist på 3 uker fra dags dato (2.mars 2026).

Med vennlig hilsen

Eirin Berge  
Nasjonalparkforvalter



**Dovrefjell-  
Sunndalsfjella  
nasjonalpark**

**Telefon:** 915 38 046

**E-postmottak:** [sfinpost@statsforvalteren.no](mailto:sfinpost@statsforvalteren.no)

**Web:** <http://www.dovrefjell-sunndalsfjella.no> og  
<http://www.nasjonalparkstyre.no/Dovrefjell/>

---

**Fra:** Gro Aalbu <Gro.Aalbu@oppdal.kommune.no>

**Sendt:** fredag 27. februar 2026 09:34

**Til:** Berge, Eirin <eirin.berge@statsforvalteren.no>

**Kopi:** Else Morken <else.morken@oppdal.kommune.no>; Svendsgard, Bernhard

<bernhard.svendsgard@statsforvalteren.no>; Sem, Gunhild Kirsti <gunhild.sem@statsforvalteren.no>

**Emne:** SV: Spørsmål vedr. vedtak 2025/13714-2

Det har nok vært ulik bruk av denne vangen opp gjennom tidene.

På kartet står det Elgsjølægeret – som tilsier at dette fra gammelt er et driftelæger/sæter.

Det er i kartet en tydelig vang her, og søker sier at de har et gammelt bilde her, der fjøset står.

Drivstua gård slapp i mange år sauene i Åmotsdalen beitelag, og da var ikke denne vangen i bruk som sæter – men sannsynlig til fiske.

Men da Åmotsdalen/Dindalen/Soløyfjellet ble prioritert område for jerv i 10 år på 90-tallet, og tapene av sau til jerv ble store i dette området, byttet garden beiteområde tilbake til østfjellet. Etter der har Elgsjølægeret/Drivstubua vært sætra deres for tilsyn og sanking av sau. Sauene slippes på våren opp lia fra Drivstua gård og følges inn i beiteområdet.

Vedr matrikkelen står det i matrikkelen på eiendom 60/1/8 bruksnavn Drivstuvangen og bruk av grunn Landbruk/fiske (L)

Med vennlig hilsen

**Gro Aalbu**

Fagleder  
Landbruksforvaltning  
Plan og forvaltning  
Oppdal kommune



M. 91896051

[E-post](#)

[Hjemmeside](#)

[Facebook](#)

**Nå kan privatpersoner og virksomheter sende sikker digital post til Oppdal kommune.  
Se hvordan her: [oppdal.kommune.no/kontakt-oss](https://oppdal.kommune.no/kontakt-oss)**

---

**Fra:** Berge, Eirin <[eirin.berge@statsforvalteren.no](mailto:eirin.berge@statsforvalteren.no)>

**Sendt:** fredag 27. februar 2026 09:16

**Til:** Gro Aalbu <[Gro.Aalbu@oppdal.kommune.no](mailto:Gro.Aalbu@oppdal.kommune.no)>

**Kopi:** Else Morken <[else.morken@oppdal.kommune.no](mailto:else.morken@oppdal.kommune.no)>; Svendsgard, Bernhard <[bernhard.svendsgard@statsforvalteren.no](mailto:bernhard.svendsgard@statsforvalteren.no)>; Sem, Gunhild Kirsti <[gunhild.sem@statsforvalteren.no](mailto:gunhild.sem@statsforvalteren.no)>

**Emne:** SV: Spørsmål vedr. vedtak 2025/13714-2

Til Oppdal kommune,

Ettersom «Drivstuvangen» gnbr 60/1/ 8 er festegrunn har vi tatt en henvendelse til grunneier Statskog SF med spørsmål om hva bygningene på dette festet er registrert som hos dem.

Jeg fikk følgende svar på e-post fra Statskog SF:

*«Hos oss er det registrert som ei fiskebu og et naust.*

*Rett til å ha bua og naust ligger til Drivstua gård da denne har fiskerett i Elgsjøen.  
Når fjellstuene ble solgt til driveren ble de gitt noen særrettigheter i fjellstueutmålene, så bua følger av denne.  
De har også beiterett i utmålet, så må vel derfor anta at den også brukes ifm. tilsyn med beitedyr.»*

Vi har ikke diskutert saken internt hos oss enda, men ville bare orientere dere om tilbakemeldingen fra grunneier.

Med vennlig hilsen

Eirin Berge  
Nasjonalparkforvalter



**Dovrefjell-  
Sundalsfjella  
nasjonalpark**

**Telefon:** 915 38 046

**E-postmottak:** [sfinpost@statsforvalteren.no](mailto:sfinpost@statsforvalteren.no)

**Web:** <http://www.dovrefjell-sundalsfjella.no> og  
<http://www.nasjonalparkstyre.no/Dovrefjell/>

---

**Fra:** Berge, Eirin

**Sendt:** torsdag 26. februar 2026 14:16

**Til:** 'Gro Aalbu' <[Gro.Aalbu@oppdal.kommune.no](mailto:Gro.Aalbu@oppdal.kommune.no)>

**Kopi:** Else Morken <[else.morken@oppdal.kommune.no](mailto:else.morken@oppdal.kommune.no)>; Svendsgard, Bernhard  
<[bernhard.svendsgard@statsforvalteren.no](mailto:bernhard.svendsgard@statsforvalteren.no)>; Sem, Gunhild Kirsti <[gunhild.sem@statsforvalteren.no](mailto:gunhild.sem@statsforvalteren.no)>

**Emne:** SV: Spørsmål vedr. vedtak 2025/13714-2

Hei,

Søker har selv i søknaden oppgitt at bygningen som jeg ved en feil har kalt «hytte» (det stemmer ikke, en klipp og lim feil og beklager det) brukes som tilsyns bu. Bilder vi har tilgang til viser ikke noe fjøs, men kun et naust i tillegg til det vi oppfattet som en bu som ble brukt for tilsyn med sau; «Drivstubua»

Søknaden og opplysninger gitt her og de bilder som vi har gav derfor ikke grunnlag for å oppfatte dette som en seter. Jeg ser at i matrikkelen så ligger bygningen inne som 171 - seterhus sel rorbu o.l men det står også under opplysninger om næringsgruppe at bygningen er «*annet som ikke er næring*». Så på ingen måte helt klart og tydelig!

I andre saker hvor det er tilsvarende bruk av buer i forbindelse med sauetilsyn, er det satt krav om leiekjører så dette vilkåret er satt ut fra likebehandlingshensyn. Så vedtaket er fattet ut fra de opplysninger som er gitt i søknad fra søker, off databaser, verneforskrift og forvaltningsplan.

Ut fra det du skriver i eposten under her, så skal vi ta en intern prat og gi dere tilbakemelding om vilkåret om bruk av leiekjører. Forvaltningsplanen sier at i sone uten tilrettelegging og inngrep der Drivstubua, ligger så kan kjøring til setre som benyttes i næring kan utføres av eier, slik som du viser til.

Saken beskriver også det kjøresporet som du nevner som går fra Veslvonin. Men forvaltningsplanen sier at der det er kjørespor og tillatelse kreves skal det gjøres en avveining mellom transport på barmark eller snø og transporten skal henvises til den mest gunstige transportform og sesong. Drivstubua ligger i sone uten tilrettelegging og inngrep i forvaltningsplanen, og her kan vi gi inntil 2 turer på snødekt mark for transport til setre, buer og hytter. Så ingen forskjell på antall turer om det er seter, hytte eller bu i denne sonen. Jeg leser ikke forvaltningsplanen dithen at det skal kunne gis flere turer på snødekt mark fordi en har gjort en avveining der snødekt mark er mer gunstig enn å kjøre på kjørespor der tillatelse kreves. Jeg viser også til at det i saken er omtalt mulighet for alternativ transportveg via Bekkelægret og

deretter båt.

Dere hører fra oss om vilkåret om bruk av leiekjører.

Dette er bildene som vi har av Drivstubua





Med vennlig hilsen

Eirin Berge  
Nasjonalparkforvalter



**Dovrefjell-  
Sunndalsfjella  
nasjonalpark**

**Telefon:** 915 38 046

**E-postmottak:** [sfinpost@statsforvalteren.no](mailto:sfinpost@statsforvalteren.no)

**Web:** <http://www.dovrefjell-sunndalsfjella.no> og  
<http://www.nasjonalparkstyre.no/Dovrefjell/>

---

**Fra:** Gro Aalbu <[Gro.Aalbu@oppdal.kommune.no](mailto:Gro.Aalbu@oppdal.kommune.no)>

**Sendt:** torsdag 26. februar 2026 12:30

**Til:** Berge, Eirin <[eirin.berge@statsforvalteren.no](mailto:eirin.berge@statsforvalteren.no)>

**Kopi:** Else Morken <[else.morken@oppdal.kommune.no](mailto:else.morken@oppdal.kommune.no)>

**Emne:** Spørsmål vedr. vedtak 2025/13714-2

Hei –

Har fått spørsmål fra søker Øyvind Drivstuen vedr. Vedtak om motorferdsel til Drivstubua 60/1/08. Vedtaket er datert 23.02.2026.

Viser også til vårt oversendelsesbrev av 1.12.2025 der vi viser til at dette er sætra til Drivstua gård. Det er Drivstu-utmålet som har beiterett her, har fiskerett og har sæter. Sætra har tidligere hatt fjøs, dette vises på gamle bilder. Dette er derfor ikke en fritidsbu, slik som det kan se ut i vedtaket: «utstyr til hytte».

Søker poengterer at de har fått beskjed om å ikke bruke sommerens kjørespor inn til Elgsjøen hverken fra sør eller nord, og derfor søker om vintertransport for å dekke dette. For likestilling med andre sætre i området, ønskes vintertransporten utført med egen scooter, uten leiekjører. Viser også til forvaltningsplan side 83-85; Kjøring til sætre som benyttes i næring kan utføres av eieren.

For oss ser dette ut som vedtaket er skrevet ut fra feil grunnlag?

Med vennlig hilsen

**Gro Aalbu**

Fagleder

Landbruksforvaltning

Plan og forvaltning

Oppdal kommune



M. 91896051

[E-post](#)

[Hjemmeside](#)

[Facebook](#)

Nå kan privatpersoner og virksomheter sende sikker digital post til Oppdal kommune.

Se hvordan her: [oppdal.kommune.no/kontakt-oss](https://oppdal.kommune.no/kontakt-oss)

Fra: Runar Myhrer Rueslått[rru@statskog.no]  
Sendt: 26.02.2026 14:42:12  
Til: Berge, Eirin[eirin.berge@statsforvalteren.no]  
Tittel: Sv: Feste Drivstuvangen gbnr 60/1/8 i Oppdal kommune- status?

---

Hei!

Hos oss er det registrert som ei fiskebu og et naust.

Rett til å ha bua og naust ligger til Drivstua gård da denne har fiskerett i Elgsjøen.  
Når fjellstuene ble solgt til driveren ble de gitt noen særrettigheter i fjellstueutmålene, så bua følger av denne.  
De har også beiterett i utmålet, så må vel derfor anta at den også brukes ifm. tilsyn med beitedyr.

Med vennlig hilsen  
**Runar Myhrer Rueslått**  
Seniorkonsulent eiendom - drift | 984 44 377



---

**Fra:** Berge, Eirin <eirin.berge@statsforvalteren.no>  
**Sendt:** torsdag, 26. februar 2026 14:27  
**Til:** Runar Myhrer Rueslått <rru@statskog.no>  
**Emne:** Feste Drivstuvangen gbnr 60/1/8 i Oppdal kommune- status?

⚠ **Ekstern avsender:** Denne e-posten kommer fra utenfor organisasjonen. Vær forsiktig med lenker og vedlegg.

Hei Runar,

Jeg er i tvil om status på Drivstuba i Oppdal kommune gbnr 60/1/8 ved Elgsjølægregret dvs «Drivstuvangen».

I matrikkelen så ligger bygningen inne som 171 - seterhus sel rorbu o.l men det står også under opplysninger om næringsgruppe at bygningen er «*annet som ikke er næring*».

Jeg lurer derfor på om dette er en seter eller en bu ? Har du mulighet til å hjelpe meg med det ? Vet at Øyvind Drivstuen bruker bygningen som tilsynsbu (ihht opplysninger fra ham selv). Litt forvirrende.

(I tillegg er det en bygning som er registret som naust – næringsgruppe jordbruk, skogbruk fiske. Denne er ok.)

Her er bilde:



Med vennlig hilsen

Eirin Berge  
Nasjonalparkforvalter



**Dovrefjell-  
Sundalsfjella  
nasjonalpark**

**Telefon:** 915 38 046

**E-postmottak:** [sfinpost@statsforvalteren.no](mailto:sfinpost@statsforvalteren.no)

**Web:** <http://www.dovrefjell-sundalsfjella.no> og  
<http://www.nasjonalparkstyre.no/Dovrefjell/>





Arkivsaksnummer: 2024/10692-2

Saksbehandler: Gunhild Kirsti Sem

Dato: 04.06.2026

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Dovrefjell nasjonalparkstyre	22/2026	11.06.2026

## Sak - Dovrefjell-Sunndalsfjella NP - Hjerkin LVO m/BV - organisert ferdsel - justerte retningslinjer

### Innstilling fra forvalter

Dovrefjell nasjonalparkstyre beslutter:

1. Basert på erfaringer endres «Retningslinjer for organisert ferdsel fra 2024-2025», datert 14.10.2024 med følgende:

- Det innføres søknadsfrist for sesongvise søknader. Forvalterne får delegert ansvar for å sette dato i god tid før sesongene starter
- Søknader om enkeltturer og andre turer som ikke utgjør stort volum (eksempelvis flere korte turer) har løpende saksbehandling og her settes ingen frist
- Det settes en grense på totalt 1500 guidedager som kan omsøkes
- Det kan ikke regnes med å få tillatelse til at Snøheim brukes som startsted for organisert ferdsel. Unntaket er T-merka stier ut ifra Snøheim.

2. Justerte retningslinjer skal gjelde frem til revidert forvaltningsplan er godkjent. Retningslinjene er lagt ved som vedlegg nr. 3.

3. Vurdering av søknader der retningslinjene legges til grunn anses som kurante saker som forvalter kan behandle etter delegert fullmakt

--- slutt på innstilling ---

### Dokumenter i saken

1. Naturmangfoldloven – NML, [kap. II om bærekraft...](#) og [V områdevern...](#)
2. Forskrift for [Dovrefjell-Sunndalsfjella NP...](#)
3. [Forskrift om Hjerkin LVO m/ BV](#)

---

Nasjonalpark	Dovrefjell-Sunndalsfjella
Naturresevatner	Flåman, Bjørndalen, Søndre Snøfjelltjønn, Mardalen
Landskapsvernområder	Hjerkin med biotopvern, Drivdalen/Kongsvoll/Hjerkin, Knutshø, Åmotsdalen, Dalsida, Eikesdalsvatnet, Åmotan-Grøvdalen, Jora, Fokstugu
Biotopvernområder	Torbudalen, Sandgovbotn-Mardalsbotn

4. [Forvaltningsplan for verneområdene på Dovrefjell...](#)
5. Rundskriv om [forvaltning av verneområder...](#)
6. [Delegeringsreglement for Dovrefjell nasjonalparkstyre...](#)
7. [Horisont Snøhetta, hovedrapporten...](#)
8. [Kvalitetsnorm for villrein - rapport](#)
9. [Stortingsmelding for villrein; En forbedra tilstand for villrein](#)
10. [Brukerundersøkelse i Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark](#)
11. [Naturbase](#), Miljødirektoratets base over sensitive arter
12. Tidligere styresak om organisert ferdsel med saksnr. 2015/3478: Vilkår [sommer](#) og [vinter](#)
13. Tidligere styresak «Retningslinjer for organisert ferdsel fra 2024/2025» med saksnr 2024/10692-1

### **Vedlegg:**

- 1 Retningslinjer vedtatt av Dovrefjell NP-styre 14.11.2024
- 2 Problemstillinger knyttet til ferdsel og forvaltning av verneforskrifter på Dovre\_brev fra Mdir 26.02.2024
- 3 Justerte retningslinjer for organisert ferdsel vedtatt 11.06.2026

## **Saksopplysninger**

Nye retningslinjer for organisert ferdsel, som ble vedtatt av Dovrefjell nasjonalparkstyre 24.10.2026, har bidratt til ny kunnskap og en langt bedre oversikt over organisert ferdsel enn hva forvalterne hadde tidligere. Ny forvaltningsplan og temaet organisert ferdsel vil bygge på kunnskapen og erfaringene etter innføring av nye retningslinjer. Inntil ny forvaltningsplan er på plass, vil det være nødvendig å lyse ut ny søknadsperiode for firmaer som skal søke om sesongvise tillatelser da eksisterende tillatelser går ut 31.10.2026. Erfaringer fra perioden som har gått, tilsier at det er nødvendig med noen små justeringer før forvaltningsplan er på plass.

## **Hjemmelsgrunnlag**

### **Delegering**

Saker av prinsipiell karakter skal behandles av nasjonalparkstyret.

### **Verneformål – forskrift**

#### Dovrefjell-Sunndalsfjella NP

##### *§ 1. Formål*

Formålet med Dovrefjell – Sunndalsfjella nasjonalpark er blant annet å ta vare på et stort, sammenhengende og villmarkspreget naturområde som inneholder særegne og representative økosystemer og landskap og som er uten tyngre naturinngrep. Videre har formålsparagrafen i verneforskriftens § 1 en punktvis (a – h) opprømsing av verneverdier som skal tas vare på, herunder intakt høyfjellsøkosystem, biologisk mangfold med bl.a. villrein, kulturminner, urørhet, mulighet for uforstyrret enkelt friluftsliv mv.

##### *§ 7. Ferdsel og friluftsliv*

I nasjonalparken må alle ferdes varsomt og på en måte som tar hensyn til vegetasjonen, dyrelivet og kulturminnene.

Sykling er kun tillatt på traseer og til tider som er godkjent for slik bruk i forvaltningsplanen.

Følgende aktiviteter kan bare skje etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten:

- a. Organisert ferdsel og ferdselsformer som kan skade naturmiljøet.  
Forvaltningsplanen skal avklare hva slags ferdsel dette gjelder.
- b. Større arrangementer som kan skade naturmiljøet.  
Nærmere retningslinjer gis i forvaltningsplan.
- c. Kjøring med hundespann og organisert bruk av hest.  
Nærmere retningslinjer gis i forvaltningsplan.
- d. Telting ut over en uke på samme sted.  
Dette gjelder ikke vanlige vandretelt med unntak av nærmere avgrensede områder med teltforbud jf. forvaltningsplan.

## Hjerkin LVO m/BV

### § 1. Formål

Formålet med forskriften er å ta vare på et særegent natur- og kulturlandskap av økologisk, kulturell og opplevelsesmessig verdi, og som er identitetsskapende. Til landskapet regnes også kulturminner som bidrar til landskapets egenart.

Videre er formålet med vernet å ta vare på:

- a. en viktig del av leveområdet til villreinen i Snøhetta villreinområde
- b. særlig viktige trekkorridorer og vandringsrom for villreintrekket rundt Snøhattamassivet
- c. et naturområde med et rikt dyre- og planteliv som preger landskapet, herunder kalkrike områder med rik fastmark i fjellet, ekstremrike myrer og en unik karplanteflora
- d. et særpreget og vakkert landskap med kvartærgeologiske forekomster
- e. kulturminner, herunder spor etter fangst og beitebruk.

Forskriften skal gi allmennheten anledning til å oppleve naturen og landskapet gjennom naturvennlig og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.

### § 7. Ferdsel og friluftsliv

Følgende aktiviteter kan bare skje etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten:

- a. organisert ferdsel og ferdselsformer som kan skade naturmiljøet.  
Forvaltningsplanen skal avklare hva slags ferdsel som krever tillatelse.
- b. større arrangement.

## **Forvaltningsplan**

Denne gir retningslinjer for reiseliv og ferdsel (s. 65 og 76). Forvaltningsplanen er fra 2006. Hjerkin LVO m/ BV ble først etablert i 2018, og gjeldende forvaltningsplan omhandler ikke dette verneområdet.

## **Naturmangfoldloven**

### § 35. (nasjonalparker)

I nasjonalparker skal ingen varig påvirkning av naturmiljø eller kulturminner finne sted, med mindre slik påvirkning er en forutsetning for å ivareta verneformålet. Forskriften skal verne

landskapet med planter, dyr, geologiske forekomster og kulturminner mot utbygging, anlegg, forurensning og annen aktivitet som kan skade formålet med vernet, og sikre en uforstyrret opplevelse av naturen. Ferdsel til fots i samsvar med friluftslovens regler er tillatt. Slik ferdsel kan bare begrenses eller forbys i avgrensede områder i en nasjonalpark, og bare dersom det er nødvendig for å bevare planter eller dyr, kulturminner eller geologiske forekomster.

### § 38. (biotopvernområder)

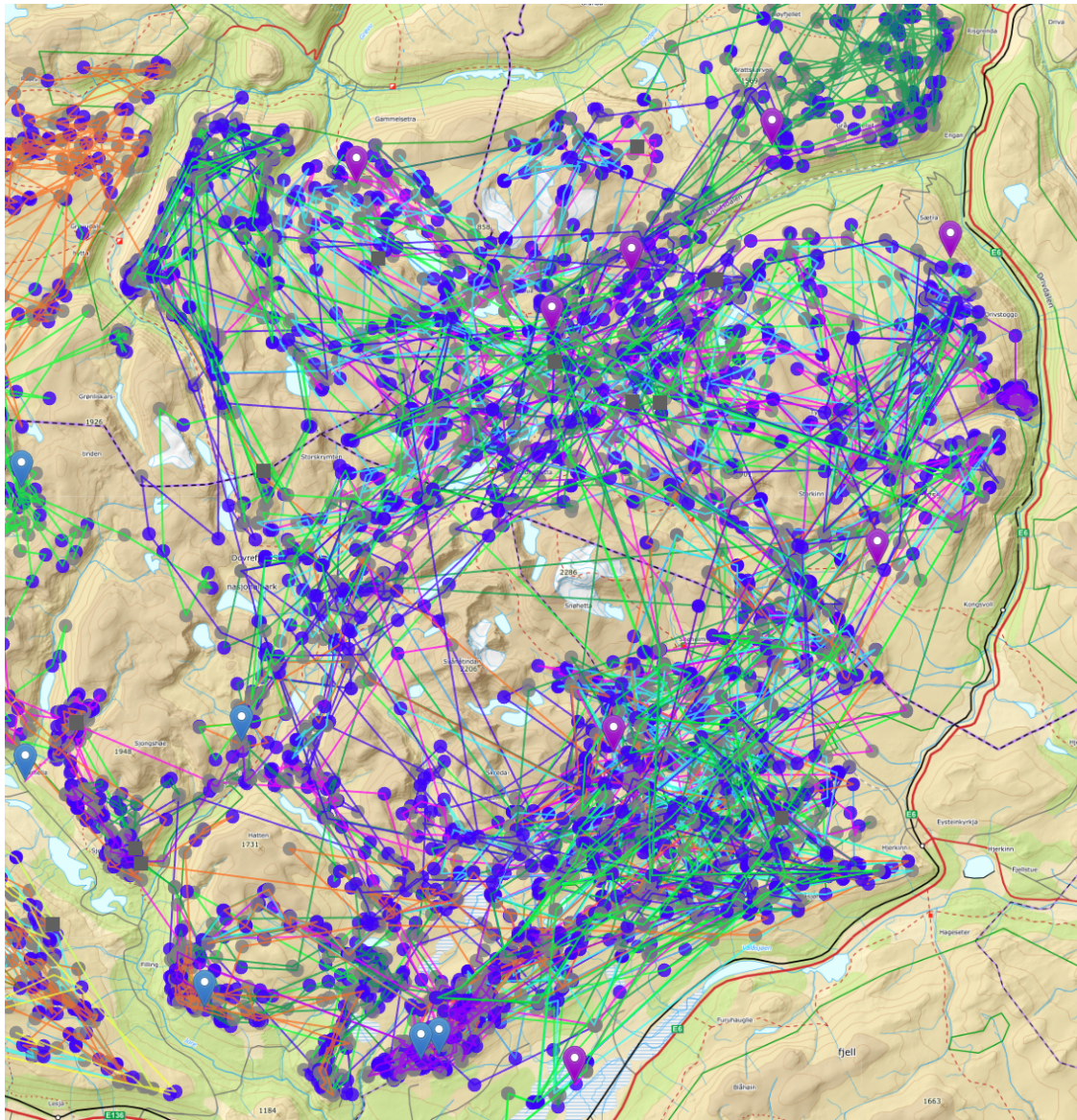
Som biotopvernområde kan vernes et område som har eller kan få særskilt betydning som økologisk funksjonsområde for en eller flere nærmere bestemte arter. Det kan fastsettes forbud mot virksomhet og ferdsel som kan påvirke eller forstyrre arten eller dens livsbetingelser, jf. [§ 37](#) tredje ledd gjelder tilsvarende.

## Vurdering

### Ny kunnskap

Kunnskapsgrunnlaget er godt dokumentert, jf. § 8 i naturmangfoldloven. Samtidig som vi registrerer økt ferdsel gjennom rapporteringstall fra organisert ferdsel og statistikk fra ferdselstellere, øker også kunnskapen om villrein. Rapport om kvalitetsnorm for villrein ble lagt fram i 2022 og konkluderer med at det står dårlig til med villreinen i Snøhetta villreinområde. Delnorm 1 (bestandsforhold) og 3 (leveområde og menneskelig påvirkning) ble satt til dårlig kvalitet, og delnorm 2 (lavbeiter) ble satt til middels kvalitet. For delnorm 1 var det slaktevekt og kalvrekuttering som var utløsende faktor for dårlig kvalitet i klassifiseringen. For delnorm tre var det funksjonelle trekkpassasjer som kom ut negativt. Årsaken til dette er sammensatt, men det er liten tvil om at menneskelig ferdsel bidrar til at tilgangen til beitearealene reduseres fordi viktige trekkpassasjer ikke er operative.

Et FOU-prosjektet i Snøhetta og Knutshø har til hensikt å skaffe mer kunnskap om villreinens arealbruk gjennom å følge GPS-merkede individer over flere år sammen med omfattende ferdselstillinger i villreinområdene. Pr juni 2025 var det 16 fungerende GPS-sendere i Snøhetta og 10 sendere i Knutshø. Dovrefjell nasjonalparkstyre har bevilget midler til oppstart og merking i 2024 og i 2025 både i Snøhetta og i Knutshø. Figur 1 viser GPS-sporingsdata av merka individer i 2024 og i 2025. Her merker man seg områder som villreinen har utfordringer med å krysse, eksempelvis Stropsljødalen og Hjerkinplatået. Første krysningen av Stropsljødalen har blitt forsøkt gjennomført i midten av juli hvert år uten suksess. I løpet av perioden FOU-prosjektet vil foregå (2024 til 2028+) vil det innhentes mer datamateriale som vil være viktig kunnskap for forvaltningen.



Figur 1. GPS-sporing av simler og bukker i perioden 1.4.24 til 7.1.26. Snøhetta omtrent midt i kartet.

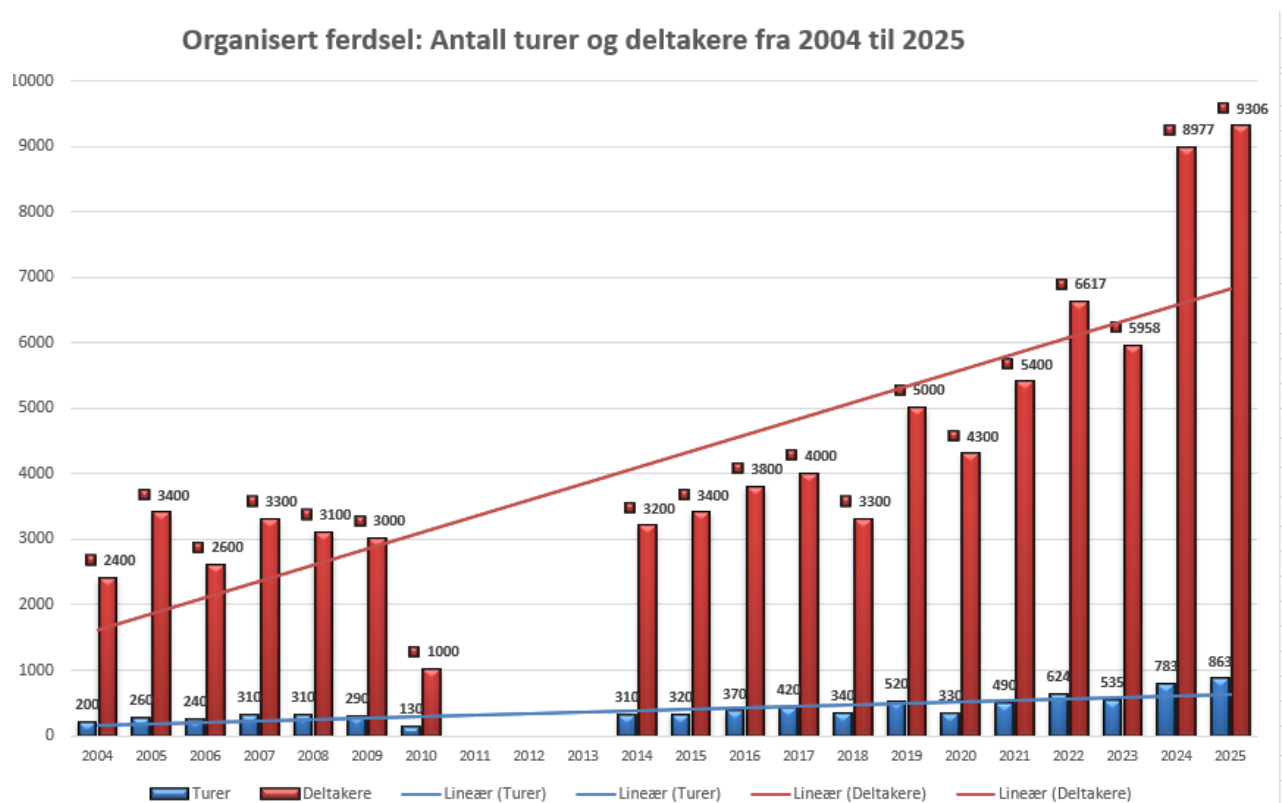
Stortingsmelding for villrein, «Ein forbetra tilstand for villrein», ble vedtatt i Stortinget juni 2024. Denne legger viktige føringer for å forbedre tilstanden for arten. De konkrete tiltaka kommer gjennom tiltaksplaner for villrein. Det kommer imidlertid tydelig fram av stortingsmeldingen at utviklingen for villreinen har gått i feil retning over en lengre periode. En av de viktigste utfordringene er arealunnvikelse og dårlig kvalitet på trekkpassasjer. Det pekes på at den samla belastning bør ligge til grunn i vurderingene for å eventuelt åpne opp for mer aktivitet.

Tiltaksplaner for Snøhetta villreinområde ble lagt frem september 2025. Tiltak 22 i tiltaksplanen omhandler regulering av organisert ferdsel og tiltak 47 peker på at det skal vurderes behov for felles retningslinjer for organisert ferdsel i verneområdene øst for Snøhettamassivet. I tiltakene pekes det på at den organiserte ferdselen bør begrenses til et minimum gjennom ulike tiltak og innstramminger, og behovet for felles retningslinjer for organisert ferdsel i området. Tiltakene krever vedtak i nasjonalparkstyret. Reviderte retningslinjer vedtatt oktober 2024 med justeringer foreslått her er eksempel på dette.

## Erfaringer med nye retningslinjer:

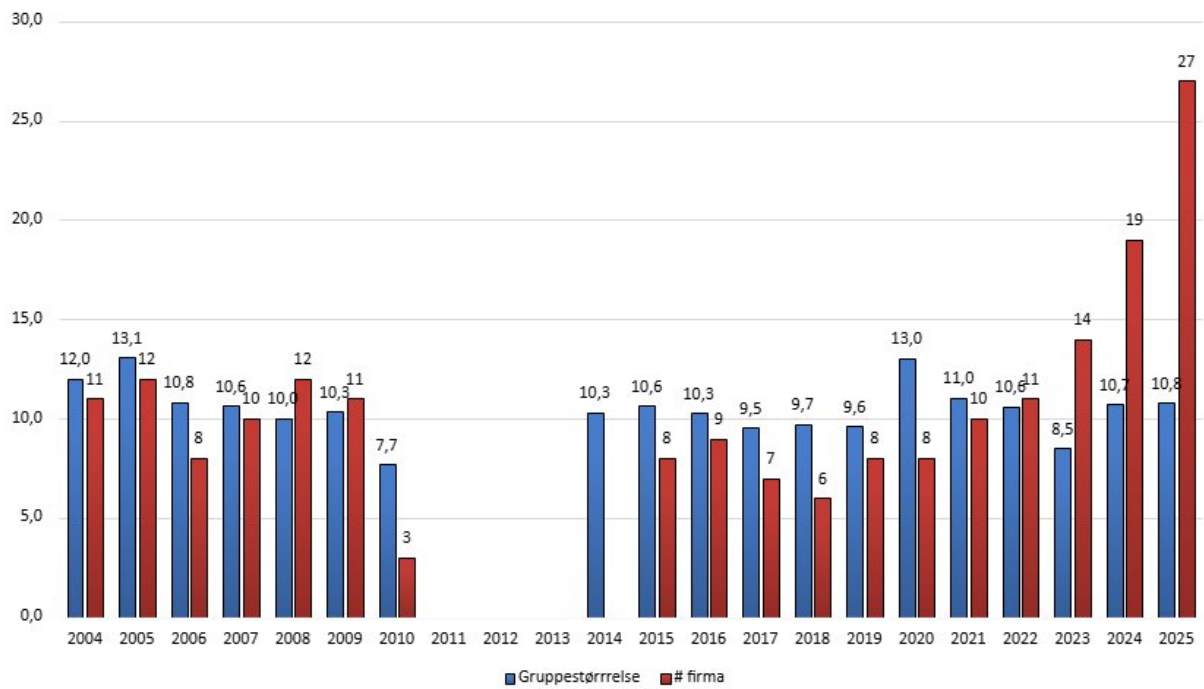
For 2025 ble det omsøkt ca. 1.900 guidedager. Det ble rapportert inn totalt 863 turer og 9.306 deltagere, se fig 2 og 3. Guidedager defineres som antall dager pr guide pr tur. Antall turer utgjør omtrent det samme som antall guidedager. Tallene viser at rapporterte turer utgjør litt under halvparten av antall guidedager som totalt ble omsøkt. Det betyr at dersom alle omsøkte guidedager ville blitt realisert, ville antall deltagere doblet seg med ca 18.000 deltagere. Sommeren 2025 ble det satt en stopper for sesongvise søknader etter vurderinger som ble gjort med bakgrunn i omfanget av det totale antall guidedager som til da hadde blitt omsøkt.

Figur 2 og 3 viser en tydelig trend – den organiserte ferdselen er økende fra år til år. Både hva gjelder antall rapporterte turer/guidedager og antall deltakere. Dette skyldes trolig ikke bare en økning i antall tilreisende, men også det faktum at flere som tidligere ikke har søkt nå søker og at flere tilreisende kanskje bruker guide. Statistikk som viser fordeling av turer på ulike startsteder, samt tellerdata fra Grønnbakken og Kongsvold fjeldstue er også tatt med her, jf. fig. 5, 6 og 7. Tellerdataene viser antall passeringer i periode 1. juli til 1. oktober. Her er trenden økende både fra Grønnbakken og Kongsvold stasjon, mens Kongsvold fjeldstue som er den viktigste innfallsporten inn i Dovrefjell, fremdeles ligger på rundt av 18.000 passeringer – fortsatt klart størst. Fordelingen av startsteder viser at Grønnbakken er det mest brukte utgangspunktet for organisert ferdsel, jf. figur 4, slik det også var i 2023. Pressa parkeringssituasjonen på Kongsvold kan være noe av årsaken til det, samt at vi vet at en del av de organiserte gruppe velger å gå i retning Kolla på «lekkasjestier» ut fra Moskusstien da det ofte er moskus å finne der gjennom sommeren.

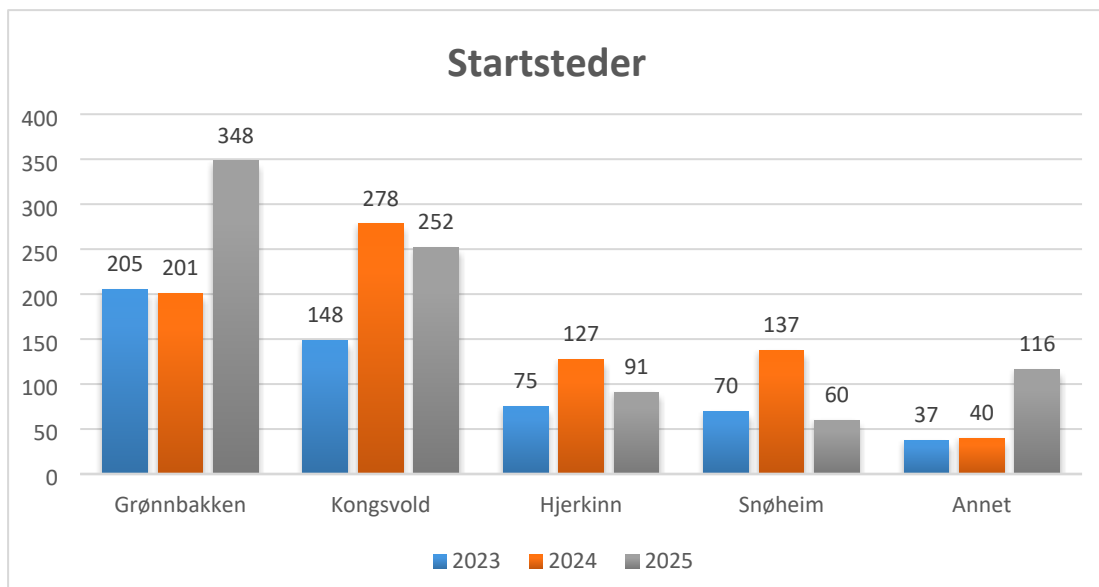


Figur 2. Statistikk som viser utviklingen fra 2004 knyttet til antall turer og deltagere

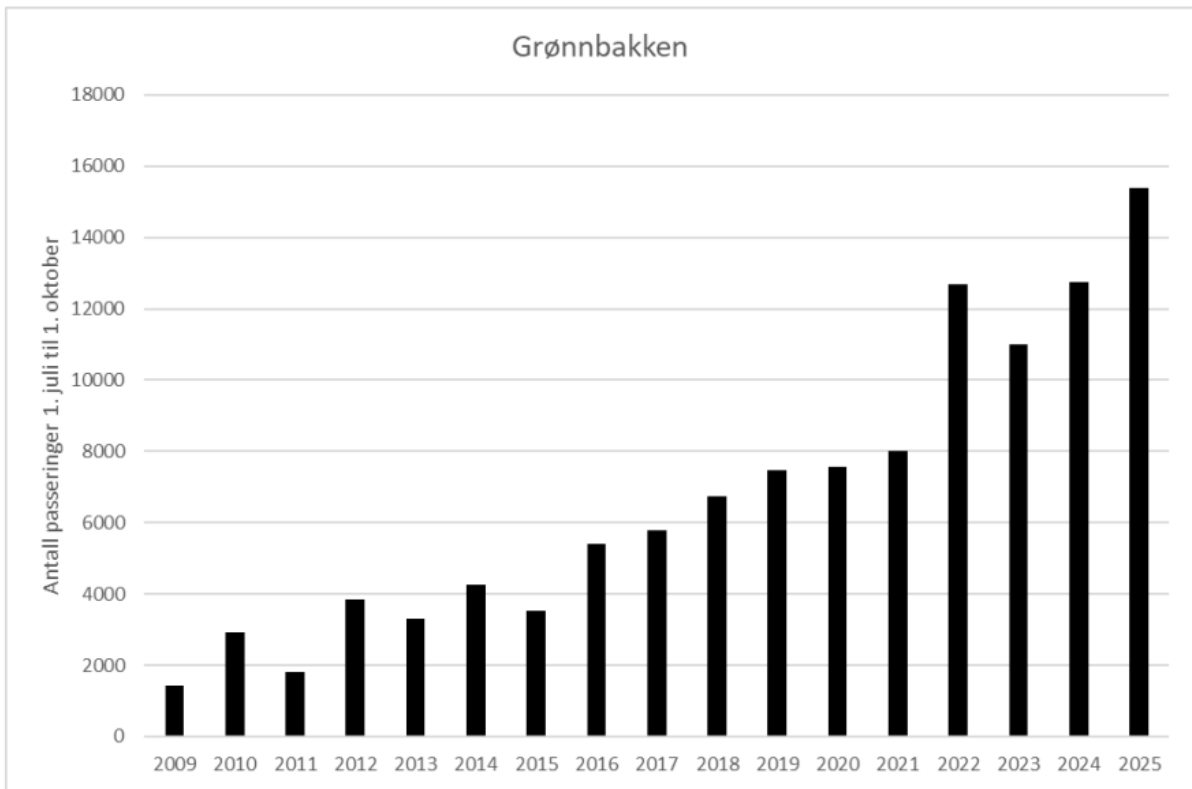
### Organisert ferdsel: Gruppestørrelse og antall firma 2004 - 2025



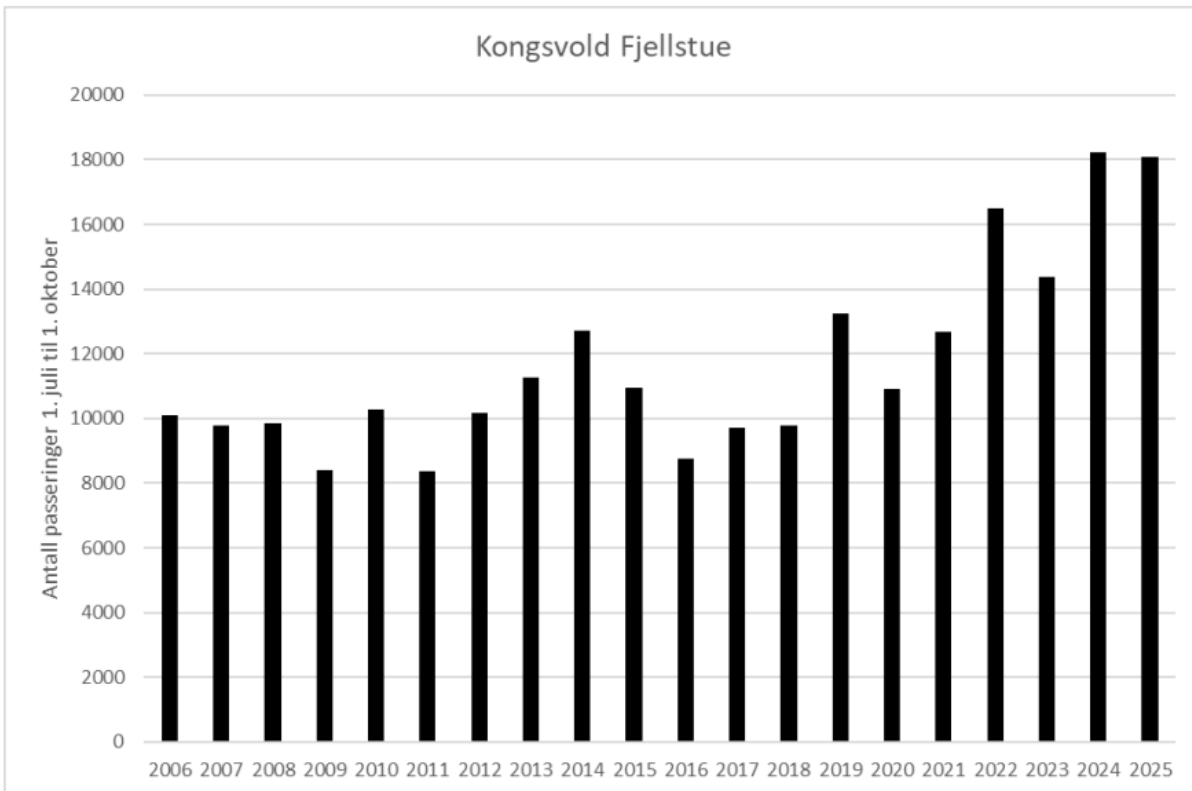
Figur 3. Statistikk som viser utviklingen fra 2004 knyttet til gruppestørrelse og antall firma



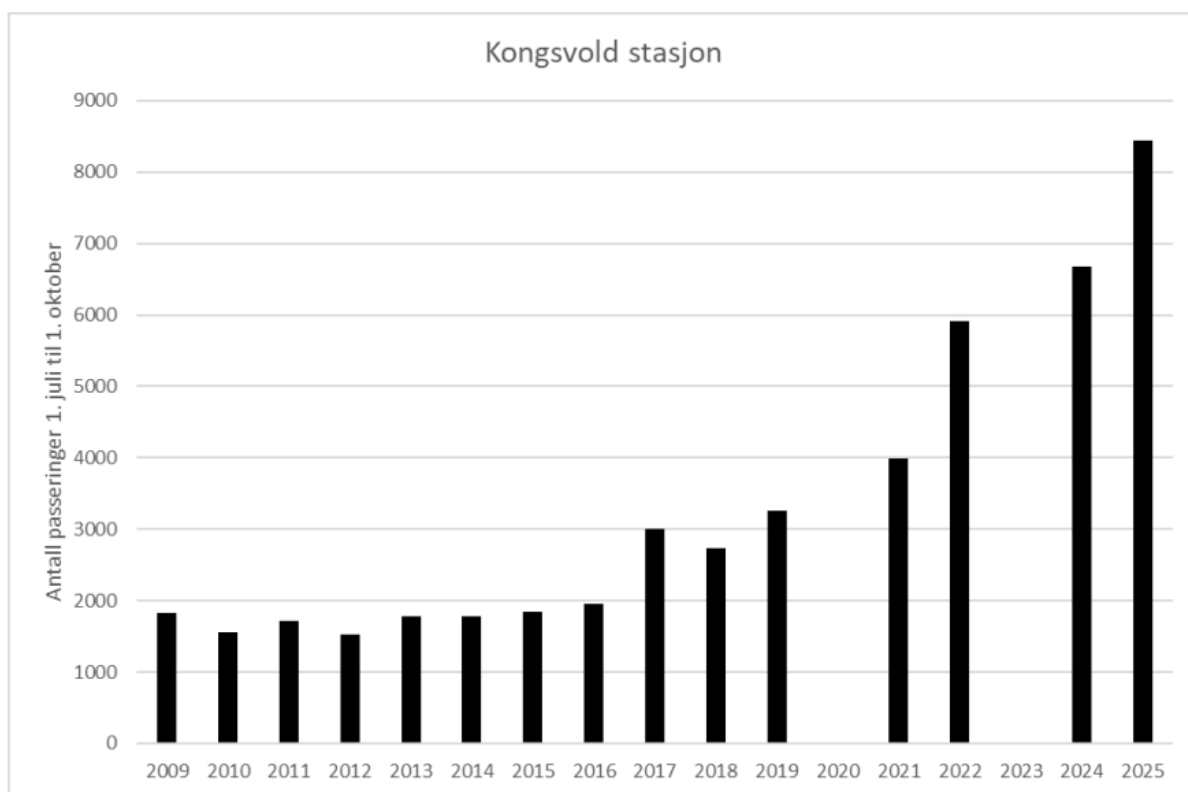
Figur 4. Oversikt over fordeling av turer på startsteder



Figur 5. Ferdelsstatistikk fra Grønnbakken. Tallene viser passeringer og ikke antall personer



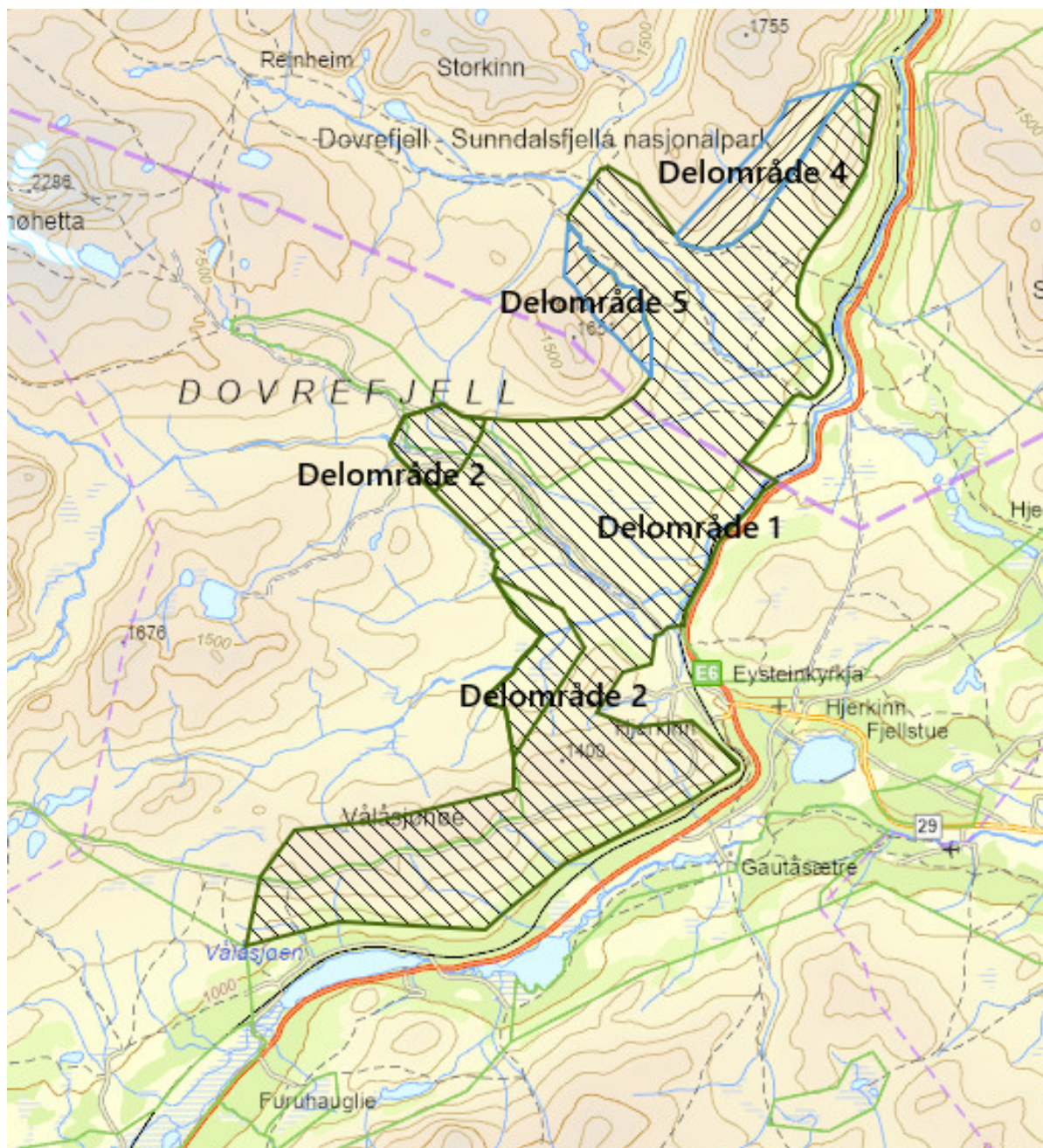
Figur 6. Ferdelsstatistikk fra Kongsvold fjellstue. Tallene viser passeringer og ikke antall personer



Figur 7. Ferdelsstatistikk fra Kongsvold stasjon. Tallene viser passeringer og ikke antall personer

Etter vedtak av nye retningslinjer 14.10.2024 i nasjonalparkstyre kom tilbakemeldinger fra guidenæringa om at arealene det var gitt tillatelse til å guide i sommerstid ikke dekket deres behov både med tanke på å finne moskus, men også fordi den uorganiserte ferdselen ikke er regulert, kan gå der de vil og at grensene er lite praktiske. Områder hvor guiding kan foregå sommerstid har blitt sterkere regulert sammenlignet med tidligere, og forvaltninga var klar over at dette kom til å kjennes noe inngripende for guidenæringa. Det er ikke etablert et eget fast guideområde sommerstid. I de områdene det er åpnet for å guide, avhenger det av hvor sårbart området er og hvor den enkelt har søkt om å guide. Det faste vinterguidingsområdet ble videreført. Med bakgrunn i tilbakemeldinger fra guidenæringa, ble avgrensning for guiding sommerstid noe endret. Kartet i figur 8 viser to delområder (4 og 5) som ble lagt til sommeren 2025 som følge av tilbakemeldinger fra næringa selv.

Guidenæringa etterlyser et fast guideområde også for sommerperioden. Dette er noe som vil bli sett på i forbindelse med revisjon av forvaltningsplanen. Næringa etterlyser også at den uorganiserte ferdselen soneres gjennom ulike graderinger knyttet sårbarhet og beliggenhet. Departementet ser for tiden på endringer i naturmangfoldloven slik at all ferdsel kan reguleres, ikke bare den organiserte. Dette er noe vi vil komme tilbake til dersom dette blir aktuelt.



Figur 8. Eksempel på vilkår om avgrensning guiding sommer illustrert i kart. Det er ikke avsatt et fast guideområde sommerstid slik det er vinterstid. Delområde 1 kan guides gjennom hele sommerperioden (1. juni til 31. oktober). Delområde 2 og 3 kan guides fra 1. juni til 15. juli.

### Samla belastning – NML § 10

Naturmangfoldlovens § 10 sier at en påvirkning på et økosystem skal vurderes ut fra den samla belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Samla belastning er all infrastruktur og menneskelig aktivitet som påvirker et økosystem, i dette tilfellet økosystemet villreinen og annet sårbart dyreliv lever i på Dovrefjell. Snøheim, Snøheimvegen, skyttelbussregimet, Reinheim, moskusturisme, fuglehundprøver, DNT-turisme, m.m – alle disse forholdene er med på å utgjøre en del av den samla belastningen på Hjerkinplatået og i Stropslsjødalen. Stortingsmeldingen for villrein peker på at samla belastning bør ligge til grunn for vurderinger av tiltak og grep som planlegges gjennomført i framtida. Forvaltningen mener at den samla belastningen for villreinen i Snøhetta er stor, hvor både organisert og uorganisert ferdsel til fots, er en sentral påvirkningsfaktor for villreinen som gjør det

utfordrende for reinen å flytte seg fritt innen leveområdet. Utfordringene knyttet til ferdsel gjelder særlig i områder som Stropsljødalen og på Hjerkinplatået slik at ikke villreintrekkene er fungerende. Rapporteringstall fra de som driver organisert virksomhet i våre områder fra 2004 og tall fra ferdselstellere tilbake til 2006 tilsier at utviklingen av ferdsel øker fra år til år, en utvikling som gjør det svært utfordrende for villreinen å trekke mellom sommer- og vinterbeiteområder. Forvaltningen mener det derfor er riktig tidspunkt nå å innføre begrensninger og innstramminger av organisert ferdsel gjennom retningslinjer besluttet av nasjonalparkstyret, jf. føre-var-prinsippet § 9 i naturmangfoldloven.

### Justering av retningslinjer

Følgende retningslinje foreslås tilføyd til eksisterende retningslinjer:

- Det innføres søknadsfrist for sesongvise søknader. Søknadsfristen skal gjelde for søknader som omhandler vintersesongen 2026/27, sommersesongen 2027, vintersesongen 2027/28 og sommersesongen 2028. Forvalterne får delegert ansvar for å sette dato i god tid før vintersesongen 2026/27 starter.
- Søknader om enkeltturer og andre turer som ikke utgjør stort volum (flere korte turer) har løpende saksbehandling og her settes ingen frist
- Det settes en grense på totalt 1.500 guidedager som kan omsøkes
- Det kan ikke regnes med å få tillatelse til at Snøheim brukes som startsted for organisert ferdsel. Unntaket er T-merka stier ut ifra Snøheim.

Det foreslås å innføre søknadsfrist slik at sesongvise søknader over en toårsperiode må søke innen en gitt dato. Etter dette er det kun lov til søke om enkeltturer eller flere turer som ikke utgjør det store volumet.

Det foreslås også å innføre et tak på totalt antall guidedager som kan omsøkes. I 2025 ble det omsøkt 1.900 guidedager hvorav ca. halvparten ble gjennomført og rapportert. Totalt antall guidedager foreslås satt til 1.500. Erfaringsvis blir ikke det totale antall guidedager realisert, men dette er det selvsagt knyttet usikkerhet rundt. Bekymringen her er om det vil komme flere store aktører til for å satse på moskusguiding. Utenlandske guidefirmaer, skoleklasser, DNT-grupper, forskning, undervisning og filmteam utgjør ikke det store volumet totalt, og det er blant de norske og lokale firmaene vi i dag finner det store volumet.

I vedtatte retningslinjer fra 2024 har det sneket seg inn en feil. I retningslinje som omhandler organisert ferdsel sommer står det i andre kulepunkt:

- Det kan ikke regnes med å få tillatelse til at Snøheim brukes som startsted for organisert ferdsel. Unntaket her er merka sti fra Snøheim til Snøhetta

Det riktige skal være følgende: «Unntaket er T-merka stier ut ifra Snøheim», ikke «merka sti fra Snøheim til Snøhetta».



Arkivsaksnummer: 2024/10692-1

Saksbehandler: Gunhild Kirsti Sem

Dato: 02.10.2024

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Dovrefjell nasjonalparkstyre		

## Sak - Dovrefjell-Sunndalsfjella NP - Hjerkin LVO m/BV - organisert ferdsel - retningslinjer fra 2024-2025

### Innstilling fra forvalter

Dovrefjell nasjonalparkstyre beslutter:

1. Retningslinjer for organisert ferdsel i Dovrefjell-Sunndalsfjella NP og Hjerkin landskapsvernområde med biotopvern fra vintersesongen 2024/2025 skal gjelde
2. Vurdering av søknader der retningslinjene legges til grunn anses som kurante saker som forvalter kan behandle etter delegert fullmakt

--- slutt på innstilling ---

### Dokumenter i saken

#### Andre dokumenter i saken

1. Naturmangfoldloven – NML, [kap. II om bærekraft...](#) og [V områdevern...](#)
2. Forskrift for [Dovrefjell-Sunndalsfjella NP...](#)
3. [Forskrift om Hjerkin LVO m/ BV](#)
4. [Forvaltningsplan for verneområdene på Dovrefjell...](#)
5. Rundskriv om [forvaltning av verneområder...](#)
6. [Delegeringsreglement for Dovrefjell nasjonalparkstyre...](#)
7. [Horisont Snøhetta, hovedrapporten...](#)
8. [Kvalitetsnorm for villrein - rapport](#)
9. [Stortingsmelding for villrein; En forbedra tilstand for villrein](#)
10. [Brukerundersøkelse i Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark](#)
11. [Naturbase](#), Miljødirektoratets base over sensitive arter
12. Tidligere styresak om organisert ferdsel med saksnr. 2015/3478: Vilkår [sommer](#) og [vinter](#)

### Vedlegg

Brev fra Miljødirektoratet om ferdsel på Dovrefjell, mottatt 26.02.2024

---

Nasjonalpark	Dovrefjell-Sunndalsfjella
Naturresevatner	Flåman, Bjørndalen, Søndre Snøfjelltjønn, Mardalen
Landskapsvernområder	Hjerkin med biotopvern, Drivdalen/Kongsvoll/Hjerkin, Knutshø, Åmotsdalen, Dalsida, Eikesdalsvatnet, Åmotan-Grøvdalen, Jora, Fokstugu
Biotopvernområder	Torbudalen, Sandgovbotn-Mardalsbotn

## Saksopplysninger

Organisert ferdsel defineres med følgende ordlyd:

*«Ferdseil er organisert dersom en arrangør (for eksempel firma, person, lag, skole eller organisasjon) planlegger, koordinerer eller arrangerer turer med deltakere og det gjerne er en form for kunngjøring eller påmelding som ligger til grunn (dvs. kunngjøring/påmelding er ikke nødvendig for at det skal være organisert ferdsel). Hvis det er uklart om det er snakk om organisert ferdsel eller ikke, kan det legges vekt på om den organiserte ferdselen har et visst omfang (mange personer) eller det er en form for gjentakelse.»*

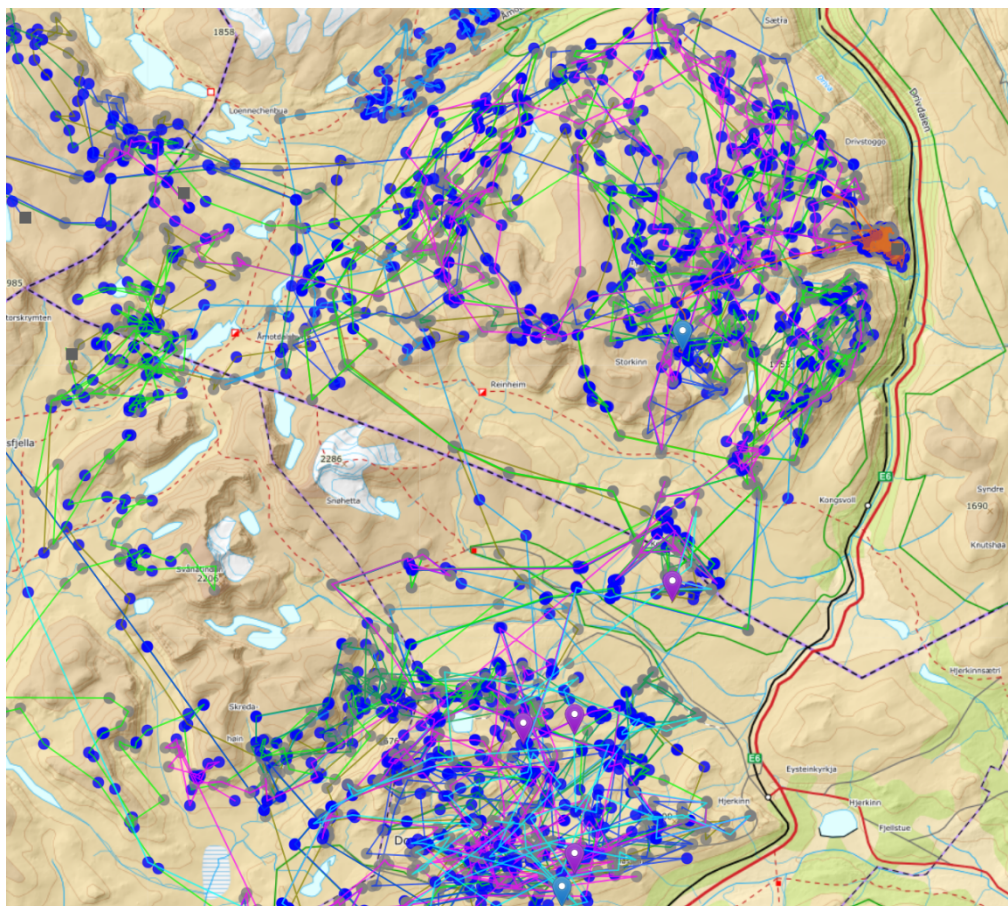
Organisert ferdsel utgjør en stor del av den samlede ferdselen i Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark (heretter kalt Dovrefjell NP) og Hjerkinns landskapsvernområde med biotopvern (heretter kalt Hjerkinns LVO m/BV). Vi ser at denne ferdselen øker fra år til år, og at flere aktører – både lokale og ikke lokale - søker om tillatelse til å drive med organisert ferdsel. En brukerundersøkelse fra 2022 viser samtidig at den totale ferdselen øker; flere utlendinger, flere dagsturbesøkende og flere førstegangsbesøkende (Brukerundersøkelse 2023). Flere ulike aktører og målgrupper som bruker området bidrar til at den totale ferdselen påvirker sårbart dyreliv i våre områder, med særlig utfordringer knyttet til villrein.

Vedlagt brev fra Miljødirektoratet, datert 26.2.2024, kom som en følge av et møte forvalterne hadde med Miljødirektoratet den 8.2.2024. I dette møtet ble det diskutert ulike problemstillinger og utfordringer knyttet til ferdsel i verneområdene på Dovrefjell. Brevet peker på en del av handlingsrommet vi har innenfor dagens regelverk. Blant annet pekes det på revidert forvaltningsplan som er under arbeid. Det store spørsmålet er hva gjøres frem til revidert forvaltningsplan er på plass? Miljødirektoratet anbefaler å utarbeide retningslinjer i påvente av revidert forvaltningsplan og definere hva organisert ferdsel er. Andre ferdselsformer som kan skade naturmiljøet blir også omtalt i brevet men dette forholdet er ikke en del av denne saken.

### Kunnskap om villrein

Samtidig som vi registrerer økt ferdsel øker også kunnskapen om villrein. Rapport om kvalitetsnorm for villrein ble lagt fram i 2022 og konkluderer med at det står dårlig til med villreinen i Snøhetta villreinområdet. Delnorm 1 (bestandsforhold) og 3 (leveområde og menneskelig påvirkning) ble satt til dårlig kvalitet, og delnorm 2 (lavbeiter) ble satt til middels kvalitet. For delnorm 1 var det slaktevekt og kalverekruttering som var utløsende faktor for dårlig kvalitet i klassifiseringen. For delnorm tre var det funksjonelle trekkpassasjer som kom ut som negativt. Årsaken til dette er sammensatt, men det er liten tvil om at menneskelig ferdsel bidrar til at tilgangen til beitearealene reduseres fordi viktige trekkpassasjer ikke er operative.

I mars i 2024 ble 5 bukker og 5 simler GPS-merka i Snøhetta øst, og 3 simler og 2 bukker i Snøhetta vest merka. Dette FOU-prosjektet i Snøhetta og Knutshø har til hensikt å skaffe mer kunnskap om villreinens arealbruk gjennom å følge disse GPS-merkede individene over flere år. Dovrefjell nasjonalparkstyre har bevilget noe midler til oppstart og merking i 2024. Figur 1 viser GPS-sporingsdata av de merkede individene i 2024. Her merker man seg at områder som villreinen har utfordringer med å krysse, eksempelvis Stropstjødalen og Hjerkinnsplatået. Første krysningen av Stropstjødalen ble forsøkt gjennomført 22. juli uten at dette lyktes. I løpet av perioden FOU-prosjektet vil foregå (2024 til 2028) vil det innhentes mer datamateriale som vil være viktig kunnskap å ta med seg videre.



Figur 1 GPS-sporing av simler og bukker i perioden 11./12.3.24 til 11.09.24. Reinheim og Stroplsjødalen midt i kartet.

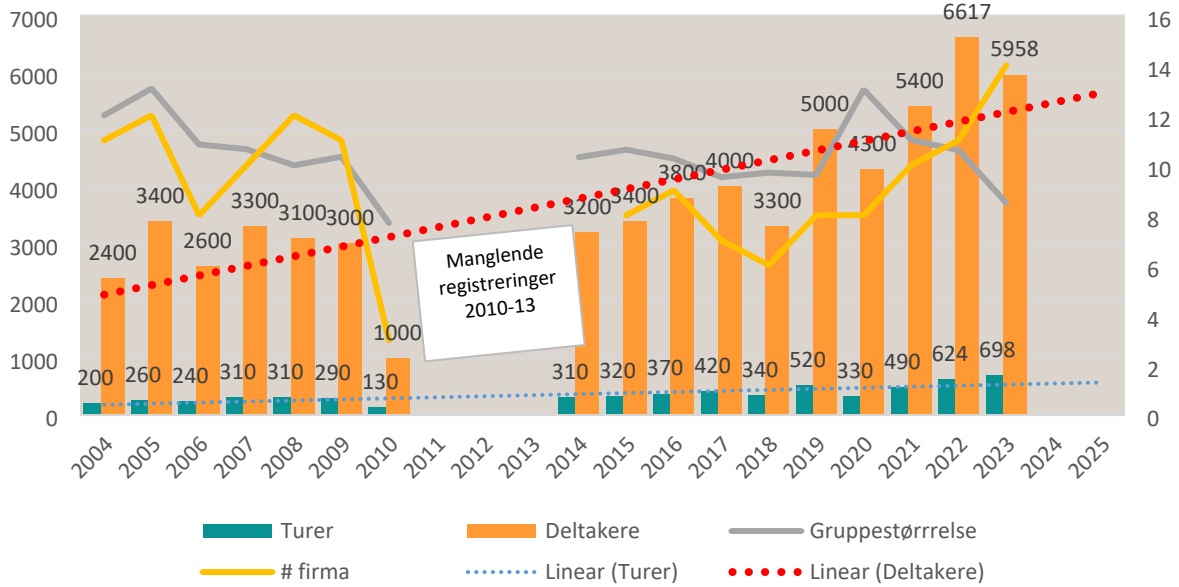
Stortingsmelding for villrein, *Ein forbetra tilstand for villrein*, ble vedtatt i Stortinget juni 2024. Denne legger viktige føringer for å forbedre tilstanden for arten. De konkrete tiltaka kommer gjennom tiltaksplaner for villrein. Det kommer imidlertid tydelig fram av stortingsmeldingen at utviklingen for villreinen har gått i feil retning over en lengre periode. En av de viktigste utfordringene er arealunnvikelse og dårlig kvalitet på trekkpassasjer. Det pekes på at den samla belastning bør ligge til grunn i vurderingene for å åpne opp for mer aktivitet.

### **Organisert ferdsel og ferdselsformer som kan skade naturmiljøet**

Organisert ferdsel og ferdselsformer som kan skade som kan skade naturmiljøet er søknadspliktig i Dovrefjell-Sunndalsfjella NP og Hjerkin landskapsvernområde med biotopvern. Bakgrunnen for dette er at man mener at organisert ferdsel kan medføre stor terrengslitasje samt forstyrre villrein og annet dyreliv, slik som rovfugl og fjellrev. For eksempel kan store teltcamper i organisert regi gjenta seg med samme mål over flere sesonger. Hensikten er ikke å stoppe denne type ferdsel, men er en mulighet for nasjonalparkforvalter å komme i dialog med arrangører av turer. Forvaltninga får da mulighet til å få oversikt over omfanget av aktiviteten samt å styre aktiviteten gjennom å sette vilkår i vedtak, som igjen kan bidra til å forhindre skader og forstyrrelser.

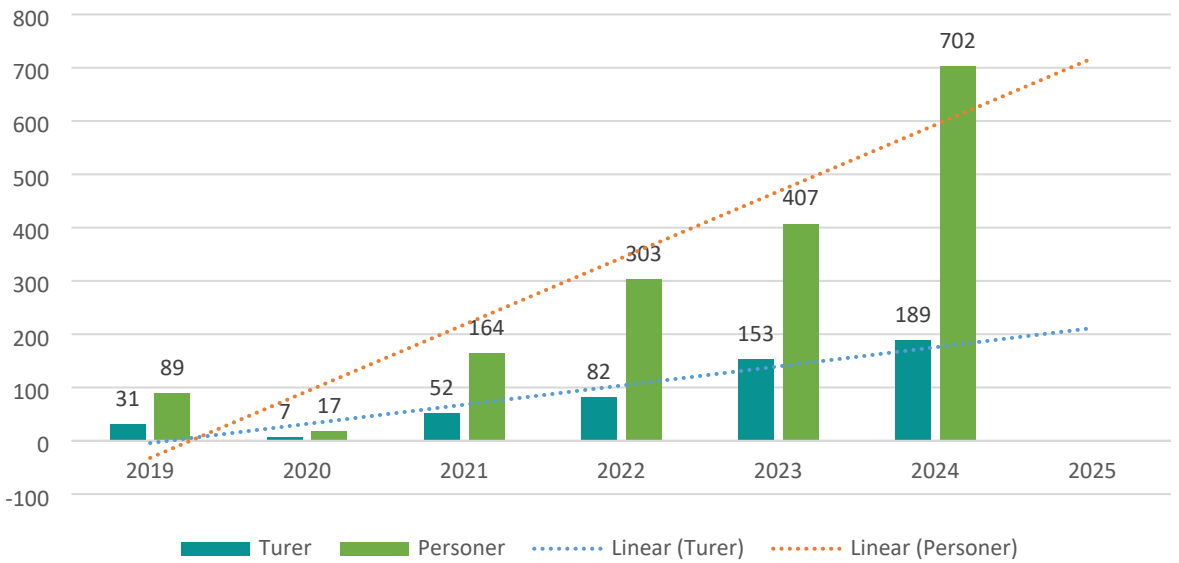
Organisert ferdsel utgjør en stor del av den totale ferdselen. For 2024 er det 28 aktører som har hatt tillatelse til å drive med organisert ferdsel i våre områder, hvorav seks av disse kun har fått tillatelse til enkeltturer. Utviklingen over år vises i figur 2 og 3.

## Organisert ferdsel Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonapark Sommer

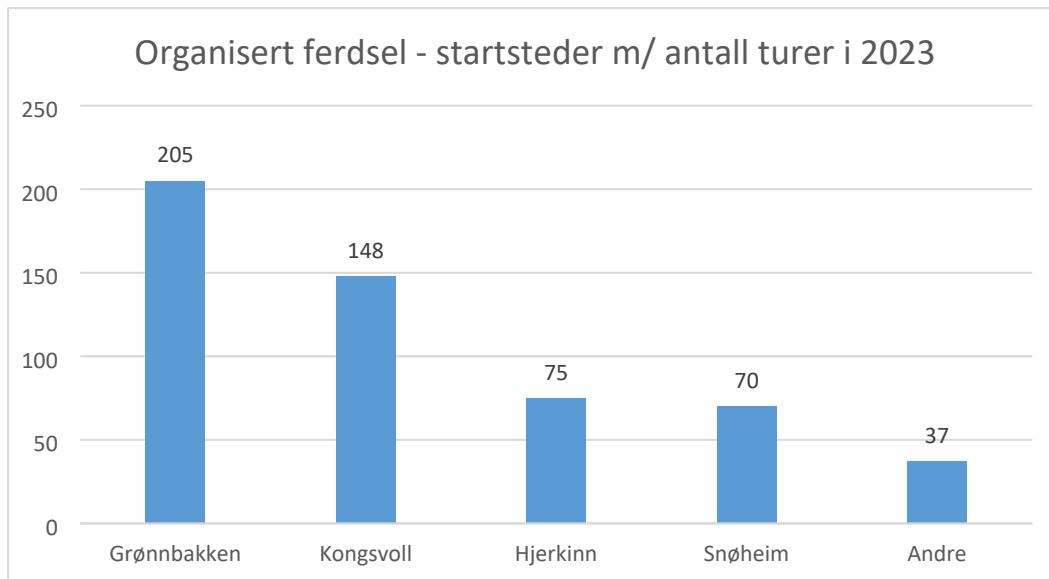


Figur 2 Utviklingen av organisert ferdsel hele året fra 2004 til 2023

## Organisert ferdsel Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonapark - VINTER



Figur 3 Utviklingen i organisert ferdsel kun vinter fra 2004 til 2024.



Figur 4 Diagrammet viser en fordeling ulike startsteder som aktørene har rapportert inn at de starter turene sine fra. Her vises kun tall for 2023

Den uorganiserte ferdselen utgjør i dag likevel den største delen av den totale ferdselen. I dag har vi ikke anledning til å styre den uorganiserte ferdselen. Ferdselsrestriksjoner i avgrensede deler av et område til enkelt perioder av året har blitt omtalt i stortingsmelding for villrein. Her ble det pekt på at ferdselsrestriksjoner kan være et grep som kan være aktuelt å innføre for å kunne styre ferdselen ytterligere der ferdselen er for stor og det går på bekostning av naturverdier.

### Samla belastning

Naturmangfoldlovens § 10 sier at *en påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for*. Samla belastning er all infrastruktur og menneskelig aktivitet som påvirker et økosystem, i dette tilfellet økosystemet villreinen og annet sårbart dyreliv lever i på Dovrefjell. Snøheim, Snøheimvegen, skyttelbussregimet, Reinheim, moskusturisme, fuglehundprøver, DNT-turisme, m.m – alle disse forholdene er med på å utgjøre en del av den samla belastningen på Hjerkinplatået og i Stropplsjødalen. Stortingsmeldingen for villrein peker på at samla belastning bør ligge til grunn for vurderinger av tiltak og grep som planlegges gjennomført i framtida.

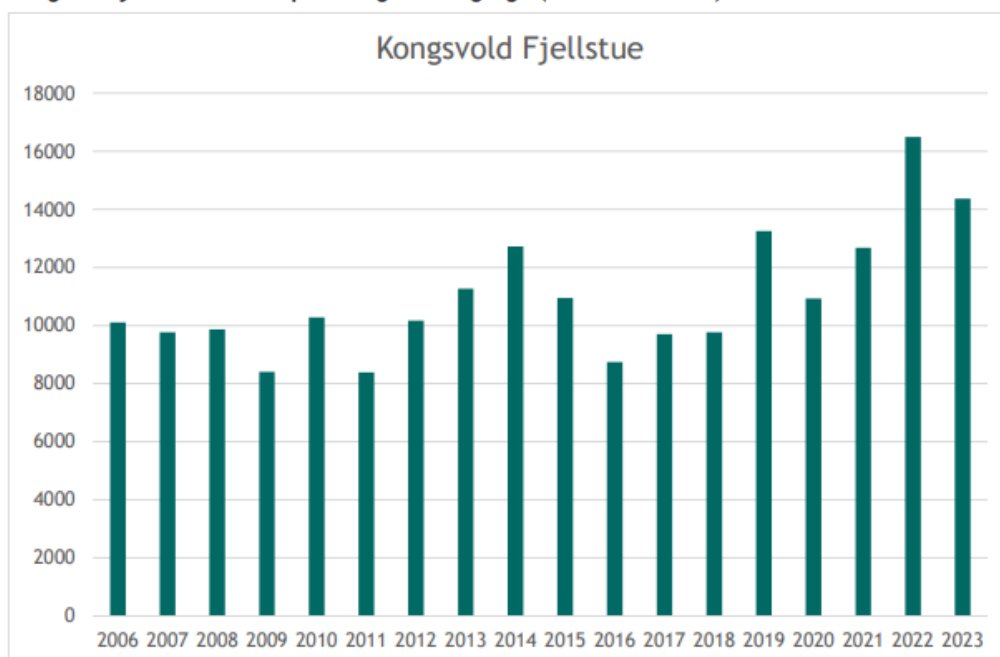
Utfordringene knyttet til ferdsel gjelder særlig i områder som Stropplsjødalen og på Hjerkinplatået. Omfanget av den totale ferdselen i området overskrider terskelverdier angitt i Horisont Snøhetta (se faktaboks) flere dager ilet en sesong. Den samla belastningen i området er blitt så stor at den hindrer villreinen i å trekke mellom sommer- og vinterbeiteområder (se figur 1).

*Faktaboks: «Mer enn 30 personer per dag på sti gjør det vanskeligere for reinen å krysse stien, og mer enn 220 personer gir full barriere.» (Horisont Snøhetta 2012).*

Det er plassert ut 12 tellere på Hjerkinplatået og i Stropplsjødalen for å overvåke ferdselen i sommerhalvåret. Dovrefjell har Norges lengste tellerserie med tall tilbake til 2006. SNO følger opp disse tellerne i felt. Datamaterialet kan knekkes ned på dag- og timesbasis. På denne måten kan man få et innblikk i hvor mange dager og hvilke tider på døgnet det er mest aktivitet. Under følger to eksempler på diagram som viser ferdsel på årsbasis inn fra

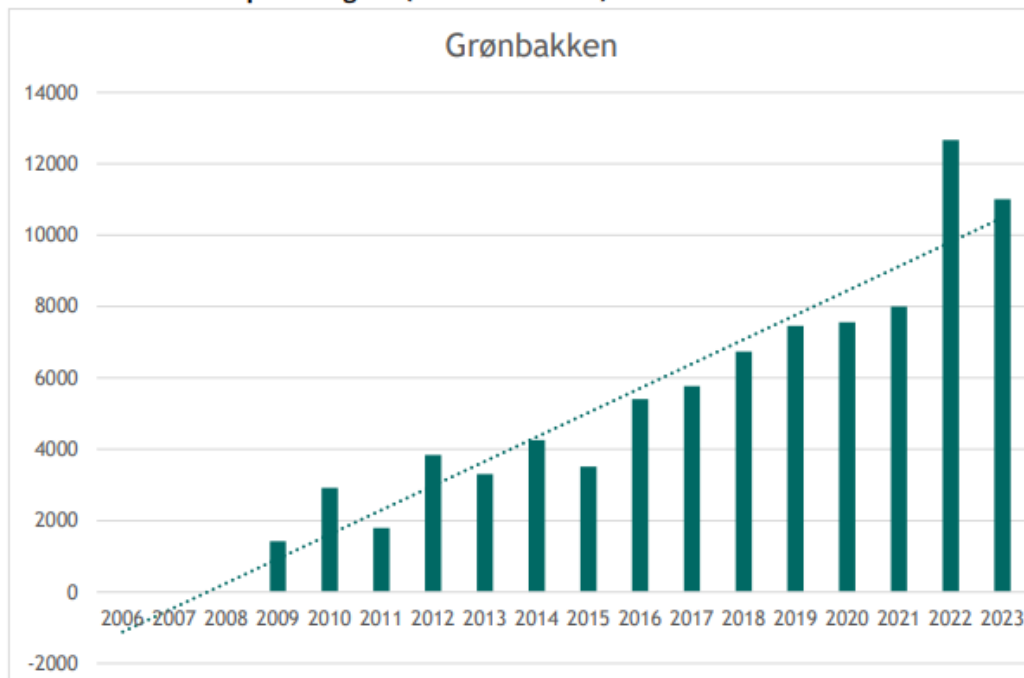
Kongsvold fjeldstue og Grønnbakken. To viktige og populære innfallsporter inn til Stropsljødalen.

#### Kongsvoll fjellstue - 14374 passeringer - nedgang - (EcoCounter SNO)



Figur 5 Ferdseleksstatistikk inn fra Kongsvold fjeldstue i perioden 2006 til 2023. Statistikken viser at ferdselen øker fra år til år, med unntak av i 2023 hvor trolig uværet "Hans" bidro til en nedgang

#### Grønnbakken - 11010 passeringer - (EcoCounter SNO)



Figur 6 Ferdseleksstatistikk inn fra Grønnbakken i perioden 2009 til 2023. Statistikken viser at ferdselen øker fra år til år, med unntak av i 2023 hvor uværet trolig "Hans" bidro til en nedgang

# Hjemmelsgrunnlag

## Delegering

Saker av prinsipiell karakter skal behandles av nasjonalparkstyret.

## Verneformål – forskrift

### Dovrefjell-Sunndalsfjella NP

#### § 1. Formål

Formålet med Dovrefjell – Sunndalsfjella nasjonalpark er blant annet å ta vare på et stort, sammenhengende og villmarkspreget naturområde som inneholder særegne og representative økosystemer og landskap og som er uten tyngre naturinngrep. Videre har formålsparagrafen i verneforskriftens § 1 en punktvis (a – h) oppramsing av verneverdier som skal tas vare på, herunder intakt høyfjellsøkosystem, biologisk mangfold med bl.a. villrein, kulturminner, urørhet, mulighet for uforstyrret enkelt friluftsliv mv.

#### § 7. Ferdsel og friluftsliv

I nasjonalparken må alle ferdes varsomt og på en måte som tar hensyn til vegetasjonen, dyrelivet og kulturminnene.

Sykling er kun tillatt på traseer og til tider som er godkjent for slik bruk i forvaltningsplanen.

Følgende aktiviteter kan bare skje etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten:

- a. Organisert ferdsel og ferdselsformer som kan skade naturmiljøet.  
Forvaltningsplanen skal avklare hva slags ferdsel dette gjelder.
- b. Større arrangementer som kan skade naturmiljøet.  
Nærmere retningslinjer gis i forvaltningsplan.
- c. Kjøring med hundespann og organisert bruk av hest.  
Nærmere retningslinjer gis i forvaltningsplan.
- d. Telting ut over en uke på samme sted.  
Dette gjelder ikke vanlige vandretelt med unntak av nærmere avgrensede områder med teltforbud jf. forvaltningsplan.

### Hjerkin LVO m/BV

#### § 1. Formål

Formålet med forskriften er å ta vare på et særegent natur- og kulturlandskap av økologisk, kulturell og opplevelsesmessig verdi, og som er identitetsskapende. Til landskapet regnes også kulturminner som bidrar til landskapets egenart.

Videre er formålet med vernet å ta vare på:

- a. en viktig del av leveområdet til villreinen i Snøhetta villreinområde
- b. særlig viktige trekkorridorer og vandringsrom for villreintrekket rundt Snøhettamassivet
- c. et naturområde med et rikt dyre- og planteliv som preger landskapet, herunder kalkrike områder med rik fastmark i fjellet, ekstremrike myrer og en unik karplanteflora
- d. et særpreget og vakkert landskap med kvartærgeologiske forekomster
- e. kulturminner, herunder spor etter fangst og beitebruk.

Forskriften skal gi allmennheten anledning til å oppleve naturen og landskapet gjennom naturvennlig og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.

### § 7. *Ferdsel og friluftsliv*

Følgende aktiviteter kan bare skje etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten:

- a. organisert ferdsel og ferdselsformer som kan skade naturmiljøet.  
Forvaltningsplanen skal avklare hva slags ferdsel som krever tillatelse.
- b. større arrangement.

## **Naturmangfoldloven**

### § 35. *(nasjonalparker)*

I nasjonalparker skal ingen varig påvirkning av naturmiljø eller kulturminner finne sted, med mindre slik påvirkning er en forutsetning for å ivareta verneformålet. Forskriften skal verne landskapet med planter, dyr, geologiske forekomster og kulturminner mot utbygging, anlegg, forurensning og annen aktivitet som kan skade formålet med vernet, og sikre en uforstyrret opplevelse av naturen. Ferdsl til fots i samsvar med friluftslovens regler er tillatt. Slik ferdsel kan bare begrenses eller forbys i avgrensede områder i en nasjonalpark, og bare dersom det er nødvendig for å bevare planter eller dyr, kulturminner eller geologiske forekomster.

### § 38. *(biotopvernområder)*

Som biotopvernområde kan vernes et område som har eller kan få særskilt betydning som økologisk funksjonsområde for en eller flere nærmere bestemte arter. Det kan fastsettes forbud mot virksomhet og ferdsel som kan påvirke eller forstyrre arten eller dens livsbetingelser, jf. [§ 37](#) tredje ledd gjelder tilsvarende.

## **Forvaltningsplan**

Denne gir retningslinjer for reiseliv og ferdsel (s. 65 og 76). Forvaltningsplanen er fra 2006. Hjerkin LVO m/ BV ble først etablert i 2018, og gjeldende forvaltningsplan omhandler ikke dette verneområdet.

## Vurdering

forvaltningsmyndigheten dersom ferdselen skader verneverdiene. Hensikten med søknadsplikten er at forvaltningsmyndigheten kommer i dialog med aktørene og får oversikt over den organiserte ferdselen. Hensikten er ikke å forby ferdselen, men å kanalisere og styre ferdselen gjennom å sette vilkår i vedtaksbrevet. Forvalter har i saksopplysningene vist til kunnskapsgrunnlaget og vurdert det dithen at organisert ferdsel, sammen med den uorganiserte ferdselen, overskrider de terskelverdiene som er satt i Horisont Snøhetta. Siden vi vet at ferdselen på Hjerkinntået og i Stropplsjødalen er økende, og at kunnskapsgrunnlaget og Stortingsmeldingen peker på at utviklingen for villreinen går i feil retning, mener forvalter at det er det riktig av forvaltningsmyndigheten å gjøre noen justeringer knyttet til forvaltningen av organisert ferdsel. Dette er noe forvaltningsmyndigheten har mulighet til å kunne stramme inn på innenfor dagens rammer i verneforskriften.

Vi har kunnskap om at den totale ferdselen (organisert og uorganisert) er stor og vi merker vi oss at i stortingsmelding for villrein er ferdselsrestriksjoner vurdert som et aktuelt tiltak i avgrensede deler av et område i enkelte perioder av året. Dette er under utredning i departementet. Stortingsmelding for villrein har skissert opp overordna føringer og tiltak, og tiltaksplanen for villrein for Snøhetta og Knutshø vil foreslå mer detaljerte tiltak som kan være med på å bidra til at villreinen vil få det bedre.

Det er viktig å nevne justering av forvaltningsregimet knyttet til organisert ferdsel ikke ene og alene vil løfte villreinen i Snøhetta ut av statusen dårlig kvalitet i kvalitetsnormen. Det er den samla belastninga som må ses på, hvorav organisert ferdsel er ett element. Forvalter mener at det er viktig at man tar grep der det er mulig allerede nå og innenfor rammene til Dovrefjell nasjonalparkstyre.

Følgende grep foreslås fra vintersesongen 2024/2025 og frem til revidert forvaltningsplan er vedtatt

- Fra sesongen 2024/2025 skal søknadsplikt også gjelde i Hjerkinntået landskapsvernområde med biotopvern. Frem til i dag har praksisen kun vært at det har vært påkrevd søknad i nasjonalparken og ikke i landskapsvernområdet med biotopvern. Denne endringen vil bidra til at vi får langt bedre oversikt over omfanget av organisert ferdsel og mulighet til å styre ferdselen i større grad enn vi gjør i dag.
- Vinterguidingsområdet utvides til å også gjelde deler av Hjerkinntået LVO m/BV, jf. figur 7. Dette for å få kanalisere ferdselen til de ytre deler av Stropplsjødalen og Hjerkinntået, og samtidig få en mer helhetlig forvaltning av disse områdene.
- Når det gjelder organisert ferdsel sommer vil det ikke i denne perioden innføres eget geografisk sommerguidingsområde. Dette fordi vi ønsker å gjennomføre en trinnvis justering av forvaltningsregimet knyttet til organisert ferdsel. Gjennom vilkår i vedtak vil ferdselen styres bort fra sårbare områder og sårbare tidspunkt på året. Eksempler på slike områder en ønsker å styre ferdsel bort fra kan være Salen, Nystugguhø, Kaldvellidalen, Namnlauskolla, Storkinn, Sletthøe, Kolla, Grøndalen, Svanådalen og området fra Snøheim og fremover mot Haugberget langs Snøheimvegen (listen er ikke uttømmende). Dette er eksempler på steder hvor ferdselen vurderes begrenset i perioder av sommersesongen. I de tilfeller det vil være aktuelt å gi tillatelse til guiding i disse områdene, må det knyttes vilkår til perioder det kan guides i. Trolig er det mindre bruk av villrein på Hjerkinntået tidlig på sommeren enn fra slutten av juli og utover. Turer fra Snøheim til toppen av Snøhetta vurderes å være uproblematisk i dag med tanke på villreinens arealbruk.
- Det foreslås en retningslinje om at det ikke skal gis tillatelse til å bruke Snøheim som startsted for organiserte turer. I 2023 ble det innrapportert 70 turer med Snøheim som startsted. Vi har ikke tallene for 2024 da rapporteringsfristen for sommersesongen er 1. november, men indikasjoner tyder på at dette tallet har økt. Med Snøheim som startsted for organiserte turer vil man kjapt komme inn i sårbare områder som

Sletthøe, Svanådalen, utover langs Snøheimvegen fra Snøheim og området rundt Kolla. Dette er sårbare og viktige områder for villreinen hvor organisert ferdsel ønskes holdt på et svært lavt nivå.

- I mai måned har det tidligere vært begrensninger på hvor organiserte turer kan gå, det vil si at det ikke har vært tillatt med organisert ferdsel i kjerneområdet for moskus. Dette av hensyn til moskuskalving og viktigheten av å gi moskusen ro i denne perioden. Det har kun vært tillatt å guide på merka stier (DNT-stier og Moskustien) samt på veger (Snøheimvegen og Vålåsjøhøvegen). Dette har i stor grad blitt fulgt opp av organiserte aktører som har hatt tillatelse. Dette foreslås videreført.
- Kjøring med hundespenn i nasjonalparken er søknadspliktig. Det har imidlertid vært tillatt å kjøre hundespenn i forbindelse med organisert ferdsel etter angitt trasé i figur 7 uten søknad. Denne traséen foreslås videreført, men kun etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten. Dette gjøres for å få oversikt over omfanget og stille krav (gjennom vilkår i tillatelsen) til omfang og utførelse. Vi er kjent med at det har vært enkelte uheldige situasjoner med forstyrrelser av moskus i forbindelse med kjøring av hundespenn i organisert regi.
- Telting i forbindelse med organisert ferdsel har tidligere kunnet skje på to avsatte teltplasser innenfor det tidligere vinterguidingsområdet uten søknad. En av disse teltplassene foreslås videreført, jf. figur 7. Telting skal nå omsøkes som en del av den øvrige organiserte aktiviteten det søkes om. Dette for å få oversikt over omfanget og knytte vilkår til antall og utførelse. Vi er kjent med at det har vært noe forsøpling rundt disse teltplassene, spesielt har det vært utfordringer knyttet til latrineavfall.
- Organisert ferdsel til hest er søknadspliktig i nasjonalparken. Det er avsatt traséer i gjeldende forvaltningsplan. Disse traséene foreslås videreført. Andre traséer kan vurderes, men her vil hensynet til villrein, annet sårbart dyreliv og terrengslitasje legges til grunn. I tillatelsen kan det bli aktuelt å knytte vilkår til antall turer og perioder av året.
- Det pågår et arbeid med å revidere gjeldende forvaltningsplan. Dette vedtaket vil gjelde frem til revidert forvaltningsplan er vedtatt. Organisert ferdsel vil bli et viktig tema i revidert forvaltningsplan. Med dette nye regimet for organisert ferdsel som er foreslått her, får vi et erfaringsgrunnlag for eventuelle ytterligere grep eller justeringer som kan bidra til å bedre forholdene for villreinen og andre sårbare arter.

## **Forslag til retningslinjer:**

For organisert ferdsel (se definisjon under saksopplysninger) kan det innenfor følgende retningslinjer gis tillatelse etter søknad i Dovrefjell-Sunndalsfjella NP og Hjerkind LVO m/BV:

### Organisert ferdsel vinter

- Vinterguidingsområdet i figur 7 gjelder fra 1.11 til 1.6

### Organisert ferdsel sommer

- Søknad om organisert ferdsel i sårbare områder vil bli vurdert i hver enkelt sak. Her vil det gjøres en konkret vurdering hvor sårbart dyreliv som ligger innenfor verneformålet vil bli hensyntatt. Det kan ikke regnes med å få tillatelse til organisert ferdsel i sårbare områder til sårbare tider på året.
- Det kan man ikke regnes med å få tillatelse til at Snøheim brukes som startsted for organisert ferdsel. Unntaket her er merka sti fra Snøheim til Snøhetta
- I perioden 1.5 – 1.6 kan det ikke regnes med å få tillatelse til organisert ferdsel i kjerneområdet for moskus av hensyn til moskuskalving. I denne perioden skal det kun benyttes merka stier (DNT-stier og Moskusstien) og veger (Snøheimvegen og Vålåsjuhøvegen).

### Kjøring med hundespenn i forbindelse med organisert ferdsel

- Kjøring med hundespenn defineres følgende:  
*Hundekjører og to eller flere hunder spent inn for å trekke et redskap (vogn, pulk, slede m.m.).*
- Etter søknad kan det tillates transport av bagasje med hundespenn på trasé som vist i figur 7.
- Spannet skal ikke unødig stoppe underveis. Dette for å unngå støyproblematikk og forstyrrelser på dyrelivet.
- Transport med hundespenn kan kun unntaksvis frakte passasjerer.

### Telting i forbindelse med organisert ferdsel

- Det kan settes vilkår om telting i forbindelse med organisert ferdsel.
- Telting vinterstid vil avgrenses som vist i figur 7.
- Telting sommerstid vil vurderes i hver sak. Det kan ikke regnes med at det vil bli gitt tillatelse til telting i forbindelse med organisert ferdsel i sårbare områder til sårbare tider på året.

### Organisert ridning

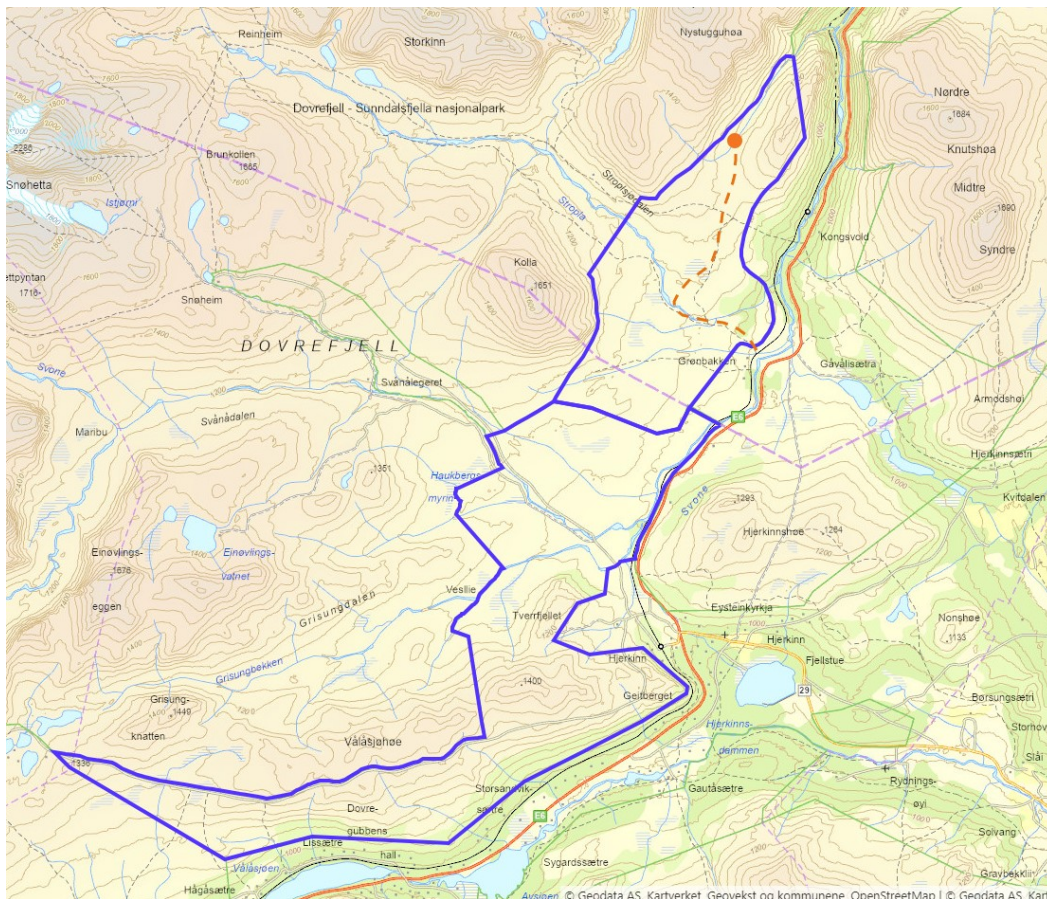
- Organisert ridning skal foregå etter traséer som er godkjent i eksisterende forvaltningsplan, figur 8. Andre traséer skal vurderes der hensynet til villrein, annet sårbart dyreliv og terrengslitasje legges til grunn.

### Revidert forvaltningsplan

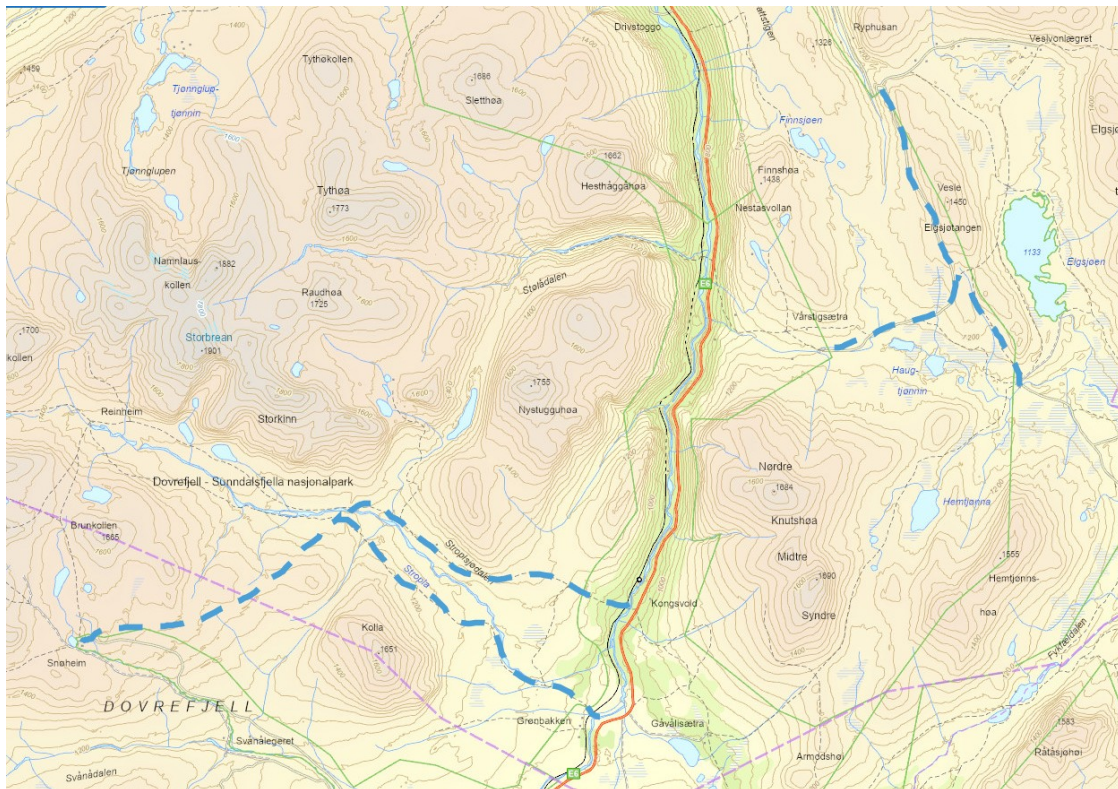
- Disse retningslinjene fungerer frem til revidert forvaltningsplan er vedtatt

## Vilkår

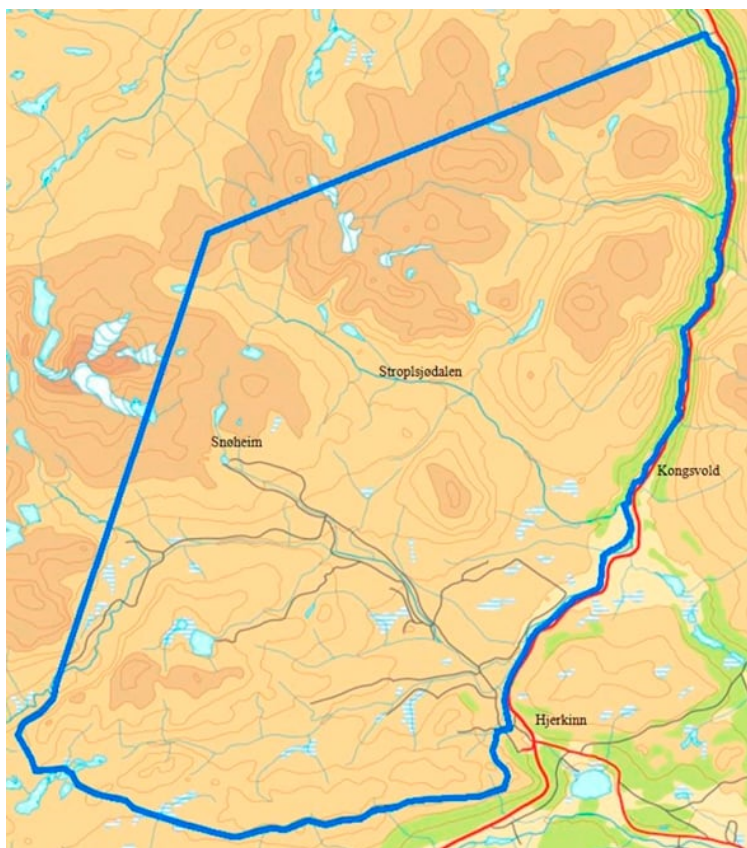
- Forvaltningsmyndigheten kan gjøre innstramminger i enkeltsaksbehandling og sette vilkår til tillatelsen utover de retningslinjene som er satt over.



Figur 7 Vinterguidingsområdet i Hjerkingen landskapsvernområde m/ BV og Dovrefjell-Sunndalsfjella NP. Rød stipla linje er avsatt hundespansstrase som kan brukes i forbindelse med organisert ferdsel dersom tillatelse innvilges. Rød sirkel er avsatt teltplass til organisert ferdsel som kan benyttes dersom tillatelse innvilges.



Figur 8 Traséer for organisert ridning som kan benyttes dersom tillatelse innvilges. Avsatt i eksisterende forvaltningsplan



Figur 9 Kjerneområdet til moskusstamma på Dovrefjell. 174 km<sup>2</sup> ligger i Oppdal, 147 km<sup>2</sup> i Dovre kommune og 19 km<sup>2</sup> i Lesja kommune

## Oppsummering

- Forvalter foreslår med bakgrunn i kunnskap om økende organisert ferdsel og samlet belastning samt økt kunnskap om villreins arealbruk i Dovrefjell-Sunndalsfjella NP og Hjerkin LVO m/BV følgende retningslinjer:
  - Vinterguidingsområdet utvides til å omfatte deler av Hjerkin LVO m/BV
  - I sommerperioden vil det gjøres en vurdering i hver sak ut ifra kunnskap om sårbart dyreliv. Det kan ikke påregnes gitt tillatelse i sårbare områder til sårbare tider på året
  - Snøheim som startsted for organiserte turer begrenses med bakgrunn i kunnskap om sårbare områder
  - Videreføring av praksis om at organiserte turer i mai måned skal kun foregå etter merka stier (DNT-sti og Moskusstien) og veger (Snøheimvegen og Vålåsjøhøvegen) av hensyn til moskuskalving
  - Kjøring med hundespenn i organisert regi kan etter tillatelse foregå på avsatt trasé
  - Det skal i utgangspunktet kun fraktes bagasje i forbindelse med kjøring med hundespenn, unntaksvis passasjerer. Spannet skal ikke stoppe unødig underveis for å unngå forstyrrelser på dyrelivet
  - Teltning i forbindelse med organisert ferdsel skal omsøkes som en del av den organiserte turen. Teltning vinterstid skal foregå på avsatt område. Teltning sommerstid vil bli vurdert i hvert enkelt tilfelle, men det kan ikke påregnes gitt tillatelse til teltning i forbindelse med organisert ferdsel i sårbare områder til sårbare tider på året.
  - Organisert ridning skal foregå etter avsatte traséer. Andre traséer skal vurderes i hvert enkelt tilfelle der hensynet til villrein, annet sårbart dyreliv og terrengslitasje legges til grunn
  - Retningslinjene fungerer frem til revidert forvaltningsplan er vedtatt
  - Forvaltningsmyndigheten kan gjøre innstramminger i enkelte saker og sette vilkår utover det som vist til i retningslinjene
- Vurdering av søknader der retningslinjene legges til grunn anses som kurante saker som forvalter kan behandle etter delegert fullmakt

Dovrefjell nasjonalparkstyre  
Postboks 987  
2626 LILLEHAMMER

Trondheim, 26.02.2024

Deres ref.:

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):  
2024/2495

Saksbehandler:  
Helene Mokkelbost

## Problemstillinger knyttet til ferdsel og forvaltning av verneforskrifter på Dovre

Vi viser til møte 08.02.2024 der vi diskuterte ulike problemstillinger og utfordringer knyttet til forvaltningen av verneområdene, særlig knyttet til mye besøk.

### Organisert ferdsel og adgangen til å regulere ferdselsformer

I Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark og Hjerkinns landskapsvernområde er det søknadsplikt for "organisert ferdsel og ferdselsformer som kan skade naturmiljøet. Forvaltningsplanen skal avklare hva slags ferdsel som krever tillatelse", se § 7, tredje ledd bokstav a).

### Organisert ferdsel

Bestemmelsen medfører for det første søknadsplikt for all organisert ferdsel. Forvaltningsplanen omtaler organisert ferdsel, men er utarbeidet etter gammel forskrift. Samtidig har naturturisme hatt en betydelig økning de senere år med økt besøksvolum også på Dovre, og vi har fått mer kunnskap om situasjonen for villrein. Både endringer i regelverk og ferdsel gjør at forvaltningsplanen ikke passer så godt med dagens situasjon.

Med organisert ferdsel menes ferdsel som har et visst omfang, er kunngjort på forhånd eller har en form for gjentakelse og hvor det står en arrangør bak. Guidede fotturer til bestemte turmål eller for fotografering er eksempler på organisert ferdsel, mens turer med venner eller familie i privat regi ikke vil være å anse som organisert ferdsel. Her som ved eventuelle øvrige brudd på forskriften, krever sanksjonering at vi kan dokumentere brudd på søknadsplikten, dvs. at ferdselen er organisert.

Økt besøksvolum fra organisert ferdsel samtidig som også annen ferdsel øker, medfører økt samlet belastning. Dette krever at man i større grad enn til nå setter vilkår for den organiserte ferdselen idet det er denne nasjonalparkstyret er gitt virkemidler gjennom forskriften til å regulere. Den organiserte ferdselen vurderes også å skje oftere i større grupper enn den private, og på mer regulær basis. Nasjonalparkstyret må i lys av dette vurdere hvorvidt det kun bør gis årlige tillatelser og om omfanget av aktiviteten bør reguleres gjennom vilkår som setter rammer for ferdselen. Vilkår som rammer inn ferdselen er f.eks. antall turer, størrelse på gruppen, hvor gruppene kan ferdes og til hvilke tidspunkt.

Søknadsplikten for organisert ferdsel gjelder også i Hjerkinns landskapsvernområde. Dagens praktisering med meldeplikt må opphøre og over i søknadssporet.

I forskriften for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark reguleres også telting, se § 7 tredje ledd bokstav d, som krever tillatelse for: *Telting ut over en uke på samme sted. Dette gjelder ikke vanlige vandretelt med unntak av nærmere avgrensede områder med telthforbud jf forvaltningsplan.* Slik telting krever altså tillatelse uavhengig av om den skjer organisert eller ikke. Samtidig medfører dette at telting også i forbindelse med organisert ferdsel under en uke, er tillatt. Skal telting i bestemte områder være søknadspliktig må dette fremgå av forvaltningsplanen. Telting kan ut over dette ikke reguleres gjennom f.eks. vilkår i en tillatelse om organisert ferdsel.

### Ferdselsformer

Utgangspunktet i nasjonalparken og landskapsvernområdet er at ferdsel til fots er tillatt. Etter forskriftene *kan ferdselsformer som kan skade naturmiljøet* gjøres søknadspliktig gjennom forvaltningsplanen. I forvaltningsplanen må det vurderes om bestemte ferdselsformer skal være søknadspliktig, og om dette eventuelt skal gjelde hele verneområdet og hele året. Med ferdselsformer menes annen ferdsel enn ferdsel til fots. Ferdsel på ski eller truger er å anse som ferdsel til fots. Eksempler på ferdselsformer er hesteridning, hundekjøring og kiting.

### Retningslinjer i påvente av ny forvaltningsplan

Forskriften for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark er fra 2018, mens eksisterende forvaltningsplan ble laget etter gammel forskrift. Dette medfører at forskrift og forvaltningsplan ikke alltid "snakker sammen", bl.a. gjelder dette reguleringen av organisert ferdsel. Hjerkinns landskapsvernområde har ikke forvaltningsplan og dermed ikke regulering av ferdselsformer som kan skade naturmiljøet, slik forskriften legger opp til.

Forvaltningsplanarbeidet vil etter hvert bli igangsatt på ny, men det vil ta noe tid å få på plass ny forvaltningsplan. I påvente av ny forvaltningsplan mener vi det er hensiktsmessig at nasjonalparkstyret utformer retningslinjer for og definerer organisert ferdsel og ferdselsformer som passer med dagens regelverk og aktivitetsbilde. I retningslinjene kan det f.eks. tas inn kart med områder og tidspunkter hvor det ikke kan påregnes tillatelse til organisert ferdsel. Det bør vurderes hvorvidt slike retningslinjer også bør gis for andre bestemmelser, f.eks. om telting i nasjonalparken herunder om det er områder hvor det bør være telthforbud.

### Vilkår

Forvalter er i Dovrefjell-Sunndalsfjella delegert myndighet til å fatte vedtak ved søknad om organisert ferdsel. Delegasjonen er gitt under forutsetning av at det settes vilkår til tillatelsene. Disse vilkårene er fastsatt av styret i tre skriv: vilkår for guiding - sommer, vilkår for guiding -vinter og Dovrevettreglene. Skrivene tas etter hva vi forstår inn som vilkår i alle tillatelser til organisert ferdsel. Dette gjøres ved at det i selve vedtaket vises til skrivene og at disse vedlegges vedtaket. Vår vurdering er at skrivene er en blanding av vilkår som settes til organisert ferdsel, informasjon om regelverket og informasjon om bl.a. dyrelivet.

Denne måten å fastsette vilkår på til den enkelte tillatelse, må endres. Vilkår som settes til en tillatelse må være tydelige og tas inn i selve tillatelsen. Det må fremgå klart for søkeren hva som er vilkår for å kunne benytte tillatelsen, hva som er øvrig regelverk og hva som er ren informasjon. Vilkår som stilles må ha saklig sammenheng med den tillatelsen som gis, det må fremgå hvilke vurderinger som er gjort og begrunnelsen for at vilkåret stilles. Informasjon om regelverk og dyreliv kan gis i vedtaket, men skal ikke formuleres som vilkår. Det er eksempelvis forbud mot motorferdsel i nasjonalparken, noe som fremgår av forskriften. Et forbud mot motorferdsel skal derfor ikke tas inn

som et vilkår i en tillatelse til organisert ferdsel. Generell informasjon kan også gjerne formuleres i et eget faktaark som vedlegges tillatelsene.

Ved utforming av vilkår minner vi om at disse ikke kan medføre at myndigheten i praksis overføres til f.eks. SNO ved at det legges opp til at SNO skal kontaktes og gi "klarsignal" for ferdselen.

Hilsen  
Miljødirektoratet

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent*

Tone Lise Alstad Eid  
seksjonsleder

Helene Mokkelbost  
seniorrådgiver

Kopi til:  
Statens naturoppsyn

# Retningslinjer for organisert ferdsel på Dovrefjell

Vedtatt i styremøte den 14.10.2024, med justeringer vedtatt i styremøte 11.06.2026

## Følgende justeringer ble vedtatt i styremøte 14.10.2024:

Organisert ferdsel defineres med følgende ordlyd: «*Ferdsel er organisert dersom en arrangør (for eksempel firma, person, lag, skole eller organisasjon) planlegger, koordinerer eller arrangerer turer med deltakere og det gjerne er en form for kunngjøring eller påmelding som ligger til grunn (dvs. kunngjøring/påmelding er ikke nødvendig for at det skal være organisert ferdsel). Hvis det er uklart om det er snakk om organisert ferdsel eller ikke, kan det legges vekt på om den organiserte ferdselen har et visst omfang (mange personer) eller det er en form for gjentakelse.*»

### Organisert ferdsel vinter

- Vinterguidingsområdet i figur 7 gjelder fra 1.11 til 1.6

### Organisert ferdsel sommer

- Søknad om organisert ferdsel i sårbare områder vil bli vurdert i hver enkelt sak. Her vil det gjøres en konkret vurdering hvor sårbart dyreliv som ligger innenfor verneformålet vil bli hensyntatt. Det kan ikke regnes med å få tillatelse til organisert ferdsel i sårbare områder til sårbare tider på året.
- Det kan man ikke regnes med å få tillatelse til at Snøheim brukes som startsted for organisert ferdsel. Unntaket her er merka sti fra Snøheim til Snøhetta
- I perioden 1.5 – 1.6 kan det ikke regnes med å få tillatelse til organisert ferdsel i kjerneområdet for moskus av hensyn til moskuskalving. I denne perioden skal det kun benyttes merka stier (DNT-stier og Moskusstien) og veger (Snøheimvegen og Vålåsjøhøvegen).

### Kjøring med hundespenn i forbindelse med organisert ferdsel

- Kjøring med hundespenn defineres følgende: *Hundekjører og to eller flere hunder spent inn for å trekke et redskap (vogn, pulk, slede m.m.).*
- Etter søknad kan det tillates transport av bagasje med hundespenn på trasé som vist i figur 7.
- Spannet skal ikke unødig stoppe underveis. Dette for å unngå støyproblematikk og forstyrrelser på dyrelivet.

- Transport med hundespenn kan kun unntaksvis frakte passasjerer

#### Telting i forbindelse med organisert ferdsel

- Det kan settes vilkår om telting i forbindelse med organisert ferdsel
- Telting vinterstid vil avgrenses som vist i figur 7
- Telting sommerstid vil vurderes i hver sak. Det kan ikke regnes med at det vil bli gitt tillatelse til telting i forbindelse med organisert ferdsel i sårbare områder til sårbare tider på året

#### Organisert ridning

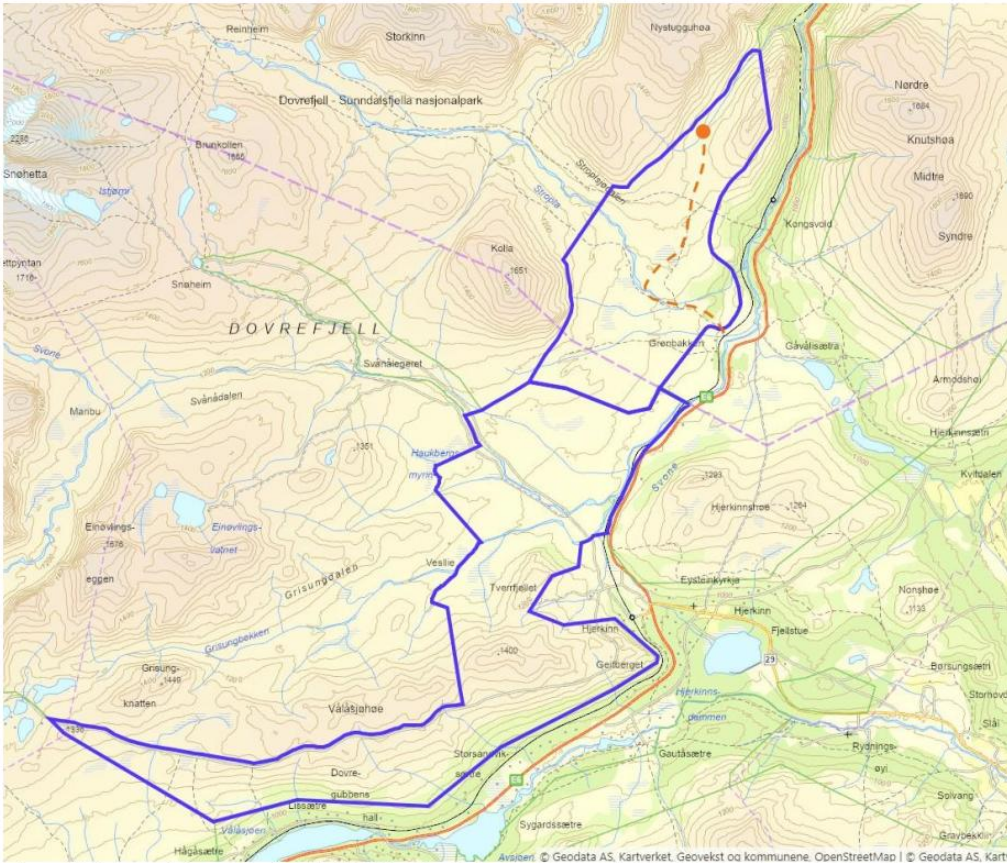
- Organisert ridning skal foregå etter traséer som er godkjent i eksisterende forvaltningsplan, figur 8. Andre traséer skal vurderes der hensynet til villrein, annet sårbart dyreliv og terrengslitasje legges til grunn.

#### Revidert forvaltningsplan

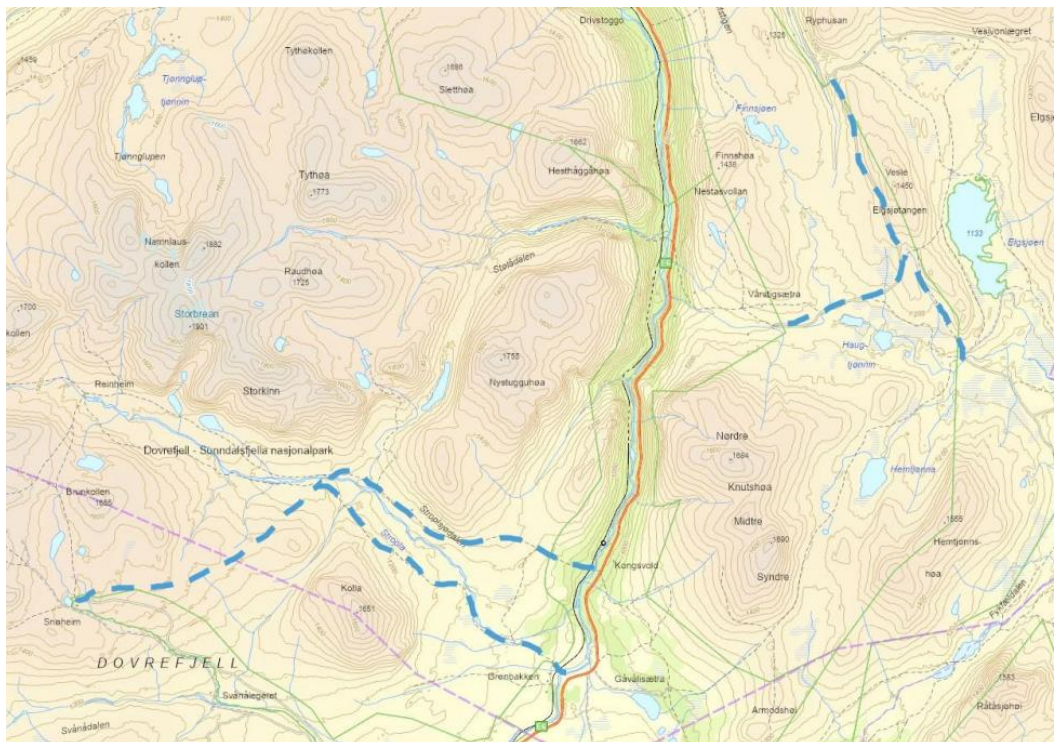
- Disse retningslinjene fungerer frem til revidert forvaltningsplan er vedtatt

#### Vilkår

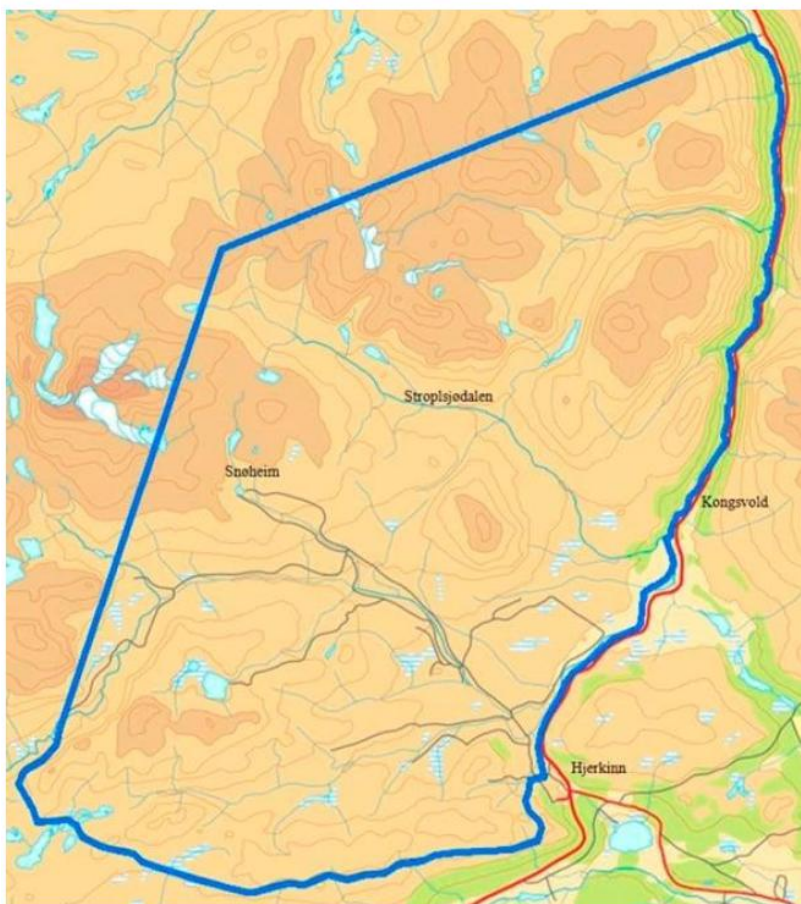
- Forvaltningsmyndigheten kan gjøre innstramminger i enkeltsaksbehandling og sette vilkår til tillatelsen utover de retningslinjene som er satt over.



Figur 7 Vinterguidingsområdet i Hjerkingnes landskapsvernområde m/ BV og Dovrefjell-Sunddalsfjella NP. Rød stiplinje er avsatt hundespansstrase som kan brukes i forbindelse med organisert ferdsel dersom tillatelse innvilges. Rød sirkel er avsatt teltplass til organisert ferdsel som kan benyttes dersom tillatelse innvilges.



Figur 8 Traséer for organisert ridning som kan benyttes dersom tillatelse innvilges. Avsatt i eksisterende forvaltningsplan



Figur 9 Kjerneområdet til moskusstamma på Dovrefjell. 174 km<sup>2</sup> ligger i Oppdal, 147 km<sup>2</sup> i Dovre kommune og 19 km<sup>2</sup> i Lesja kommune

#### Følgende justeringer ble vedtatt i styremøte 11.06.2026

- Det innføres søknadsfrist for sesongvise søknader. Forvalterne får delegert ansvar for å sette dato i god tid før sesongene starter
- Søknader om enkeltturer og andre turer som ikke utgjør stort volum (eksempelvis flere korte turer) har løpende saksbehandling og her settes ingen frist
- Det settes en grense på totalt 1.500 guidedager som kan omsøkes
- Det kan ikke regnes med å få tillatelse til at Snøheim brukes som startsted for organisert ferdsel. Unntaket er T-merka stier ut ifra Snøheim



Arkivsaksnummer: 2026/3461-8

Saksbehandler: Bernhard Svendsgard

Dato: 01.06.2026

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Dovrefjell nasjonalparkstyre	23/2026	11.06.2026

## Sak - Knutshø LVO - Tynset 152/2 - Gløtvegen 1153 - byggetiltak - 2026 - tilbygg på seterstue - oppføring av fjøs - Finn Arne Grøndahl

### Innstilling fra forvalter

Søknad fra Finn Arne Grøndahl om tilbygg på hytte og uthus på fritidseiendommen Gløtvegen 1153 (GID 152/2) i Tynset kommune avslås, jf. forvalters vurdering.

Vedtaket er hjemlet i verneforskrift for Knutshø landskapsvernområde § 3.1.3., jf § 3.1.1.

--- slutt på innstilling ---

## Dokumenter i saken

### Vedlegg:

#### 1 Byggesøknad Grøndahl

## Saksopplysninger

Tynset kommune har sendt over søknad fra Finn Arne Grøndahl om tilbygg og gjenoppføring av revet bygg på fritidseiendommen Gløtvegen 1153 i Knutshø LVO.

Kommunen skriver:

*Tiltaket gjelder renovering og tilbygg på hytte/eldre seterstue og oppbygging av eldre fjøs på eiendommen med gnr./bnr.: 152/2 i Tynset kommune. Eiendommen er del av Låg-Gisætran som ligger rett øst for Låg-Gia innenfor Knutshø landskapsvernområde. Eiendommen oppført som- og tidligere brukt som setervang. Eiendommen er i dag omdisponert til fritidseiendom og består av hytte og uthus, med utedo. Det er ønske om å tilbakeføre bebyggelsen og setervangen til slik det ble bygget, ved å gjenoppbygge bebyggelse som har blitt revet. Alt vil bygges i samme stil som bebyggelsen som står igjen.*

Søker skriver at hytta har hatt vanninntrenging som har gjort skader på taket. I den forbindelse ønskes det også å bygge nytt utbygg som skal brukes til kjøkken/spiseplass. Det søkes også om å få utvide dagens uthus med BYA 25 m<sup>2</sup>, i samme stil og med samme byggemåte som eksisterende bygg.

Begge tiltakene begrunnes blant annet med at det tidligere har stått tilsvarende bygninger på eiendommen.

Dette gir følgende arealer:

Hytte – eks. areal BYA 43,9 m<sup>2</sup> – tilbygg 10,5 m<sup>2</sup> – 24% økning

Uthus – eks. areal BYA 22,8 m<sup>2</sup> – tilbygg 25 m<sup>2</sup> – 110% økning

Søknaden ble sendt til uttalelse hos følgende:

**Villreinutvalget for Knutshø er skeptisk til at påbygget av sæterfjøset på sikt kan bli brukt som anneks og dermed føre til økt bruk og ferdsel i forhold til påvirkning mot villrein. Villreinutvalget har ingen merknader til de øvrige tiltak i søknaden.**

## Innlandet fylkeskommune

### Plan- og miljømessige hensyn

*Tiltaket ligger innenfor nasjonalt villreinområde. I henhold til retningslinjer i regional plan for Dovrefjell skal det ikke etableres nye hytter, turistvirksomheter eller annen utbygging i nasjonalt villreinområde, og heller ikke skal det gjøres større utvidelser av eksisterende hytter, virksomheter eller turisthytter.*

*Tilbygget vurderes ikke av oss som en større utvidelse. Dersom uthuset oppføres med en standard tilsvarende oppholdsrom vil det i praksis være en utvidelse av hytta. Uthuspreget må bevares.*

*Einunndalen med fjellområdene i nord og øst er et viktig vårbeite for bukk. Det forutsettes at rive- og byggearbeider foregår i perioder når villreinen ikke benytter området.*

## Kulturarv

Fylkeskommunens generelle anbefaling er at seterstuer utvides i lengderetningen, slik det tradisjonelt har vært gjort. I dette tilfellet har det tidligere stått et tilbygg eller et overbygg inngangsparti på samme sted, og vi vil derfor ikke motsette oss tiltaket. Vi oppfordrer likevel sterkt til at tiltaket tilpasses den tradisjonelle byggeskikken i området på følgende punkter:

- *Vindu i gavlveggen: Det store vinduet i gavlveggen på tilbygget frarådes. Et vindu av denne størrelsen og utformingen er ikke i tråd med lokal byggeskikk. Vi anbefaler at fasaden utformes med vindusformater som harmonerer med eksisterende vinduer på seterstua.*
- *Mønehøyde: Vi anbefaler at mønet på tilbygget trekkes noe ned i forhold til mønet på seterhuset. Et lavere møne vil gi tilbygget en tydeligere underordning og redusere risikoen for at det fremstår dominerende. Dette vil også være mer i samsvar med tradisjonell byggeskikk.*

*For uthuset anbefaler vi at det benyttes vinduer med formater som samsvarer med tradisjonell byggeskikk for uthus i området. Antallet vinduer bør holdes på et minimum for å bevare bygningens uthuspreg. Vi anbefaler også at man holder seg til ett vindusformat for å sikre et helhetlig uttrykk.*

## **Villreinnemnda for Snøhetta og Knutshø**

*Bruken er til fritidsformål og ikke til seterformål. Totalt 35,5 m<sup>2</sup> er en vesentlig utbygging i et villreinområde som lyser rødt.*

*Tiltakene strider mot regional plan for Dovrefjellområdet. Tiltakene skjer i Knutshø villreinområde som er et nasjonalt villreinområde (NVO2). Ifølge retningslinjene til regional plan skal det ikke etableres nye hytter, turistvirksomheter eller annen utbygging i nasjonalt villreinområde, og det skal heller ikke gjøres større utvidelser av eksisterende hytter, virksomheter eller turisthytter.*

*Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 er tydelig på at villreinens leveområder skal sikres. Regjeringens innsigelsesrundskriv er tydelig på et det skal være en høy terskel for inngrep i villreinens leveområder jf. Innst. 374 S (2023–2024), Meld. St. 18 (2023–2024). Det at Knutshø villreinområde er klassifisert til å være i dårlig tilstand underbygger viktigheten av å ha en helhetlig og restriktiv arealforvaltning i villreinfeltet.*

*Denne saken, slik den står nå, er så tydelig i strid med nasjonale villreinhensyn at den burde vært stoppet gjennom dialog med kommunen i en tidligere fase. Dette er sløsing med tid og ressurser, både for søker og forvaltning. Prinsipielt er det ikke noe i veien for at søker reparerer vannskaden på fritidsboligen sin så lenge fritidsboligen med tilhørende tilbygg ikke utvides i størrelse (BYA) eller at antall sengeplasser skal økes.*

*Kommunene varslet at saken vil behandles som en ren byggesak fra deres side, avhengig av resultatet fra nasjonalparkstyret. Skulle saken gå til en behandling i kommunen så forventes det at saken sendes til Villreinnemnda for Snøhetta og Knutshø for en uttalelse.*

*Villreinnemnda ber Dovrefjell nasjonalparkstyre avslå søknaden om dispensasjon fra verneområdebestemmelsene.»*

## **Hjemmelsgrunnlag**

### **Delegering**

Byggesaker behandles av styret.

## Verneformål – forskrift

Forskrift for Knutshø landskapsvernområde:

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

Verneforskriftens § 3.1.3 sier:

«Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til:

- a) Oppføring av nye bygninger til landbruksvirksomhet og som ikke er i strid med verneformålet.
  - b) Ombygging og restaurering av eksisterende bygninger.
  - c) Tilbygg til eksisterende bygninger.
  - d) Gjenoppføring av bygninger som går tapt ved brann eller naturskade.
  - e) Gjenopptakelse av jordbruksdrift på nedlagte setervoller.
  - f) Riving av gammel seterbebyggelse.
- ...»

## Forvaltningsplan

Felles retningslinjer for bygninger i verneområdene

- a) Ordinære vedlikeholdsarbeider på eksisterende bygninger kan gjennomføres uten at planene forelegges forvaltningsmyndigheten.
- b) Uttak av torv til tak er søknadspliktig og behandles etter verneforskriftens § 4.
- c) Tillatelse til gjenoppføring av bygninger som går tapt ved brann eller naturskade kan påregnes gitt. Flytting av bygninger som en følge av naturskade skal vurderes særskilt ved hvert enkelt tilfelle, og skal ikke være i strid med verneformålet.
- d) Byggetiltak som er påkrevd for å tilfredsstille nye krav i medhold av annet lovverk skal vurderes imøtekommet, så lenge det ikke kommer i strid med verneformålet. Forvaltningsmyndigheten kan stille vilkår til eventuell dispensasjon.
- e) Tiltak skal gjennomføres i tråd med tradisjonell byggeskikk i området. Det skal nyttes materialer og farger som ikke skiller seg ut fra omgivelsene.

### Retningslinjer for bygninger i landskapsvernområdene og biotopvernområdene:

For tiltak som medfører nybygg, ombygginger eller utvidelser på bygninger med landbruksformål gjelder følgende:

- Det er ikke tillatt med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn det som er direkte knyttet til landbruk, jf. plan- og bygningslovens definisjon. Det vil ikke være tillatt å oppføre fritidsboliger, eller hytter for utleie.
- Det skal gjennomføres en strengere dispensasjonspraksis i sone uten tilrettelegging og inngrep enn i brukssonene.

## Vurdering

Verneforskriftens § 1.3.1.c gir åpning for at det kan gis tillatelse til tilbygg til eksisterende bygninger. Vanlig praksis i verneområdene på Dovrefjell har vært å kunne gi tillatelse til inntil 30% av bygningens størrelse på vernetidspunktet, avhengig av bygningens størrelse og bruksområde. Siden vurderingen skal tas utifra bygningenes beskaffenhet på vernetidspunktet har det derfor ikke betydning for nasjonalparkstyrets behandling av søknaden hvordan bygningene så ut før vernetidspunktet.

Forskriftens ordlyd sier at tillatelse *kan* gis, søker har derfor ikke krav på tillatelse til utvidelse. Søknaden må derfor vurderes opp mot verneformålet og verneverdiene i området.

Forvaltningsplanen er klar på at nye bygg (og implisitt større utvidelser) kun skal gis til landbruksformål.

Bygningene som omsøkes er tidligere seterbygninger som i senere tid er skilt fra landbrukseiendommen til fritidsbruk. Bygningens størrelse er derfor tilpasset seterdrift, der en har bruk for mer bygningsareal for driften. Uthus og hytte er til sammen ca 67 m<sup>2</sup>, noe som er en stor fritidseiendom i fjellet. Samlet søkes det om en utvidelse av bygningsmassen på 35 m<sup>2</sup>, dvs vel 50% utvidelse, som vil gi et totalareal på 102 m<sup>2</sup>.

Søker ønsker mer lagringsplass og tett gulv i uthuset og planlegger å bruke bygningen til lager/uthusfunksjoner. Forvalter mener et uthus på om lag 23 m<sup>2</sup> er stort nok til fritidsbruken for en eiendom av dette slaget. Gulv kan tettes uten søknad og en kan påregne å få bygge nytt uthus av samme størrelse dersom dette anses nødvendig.

Den planlagte utvidelsen av uthuset kan også legge til rette for utvidet overnattingskapasitet og annen bruk av bygningen på et senere tidspunkt, slik som villreinutvalget påpeker.

Verneforskriften åpner for vedlikehold av eksisterende bygninger. Med vedlikehold forstås mindre tiltak som opprusting av teknisk og funksjonell standard slik som taktekking, etterisolering, montering av nye vinduer med mer.

Vedlikehold i samsvar med tradisjonell byggeskikk innebærer at det skal benyttes materialer og farger som er i samsvar med eksisterende bygg/bygningsmiljø. Bygningens ytre uttrykk (eksteriør) bør i minst mulig grad endres.

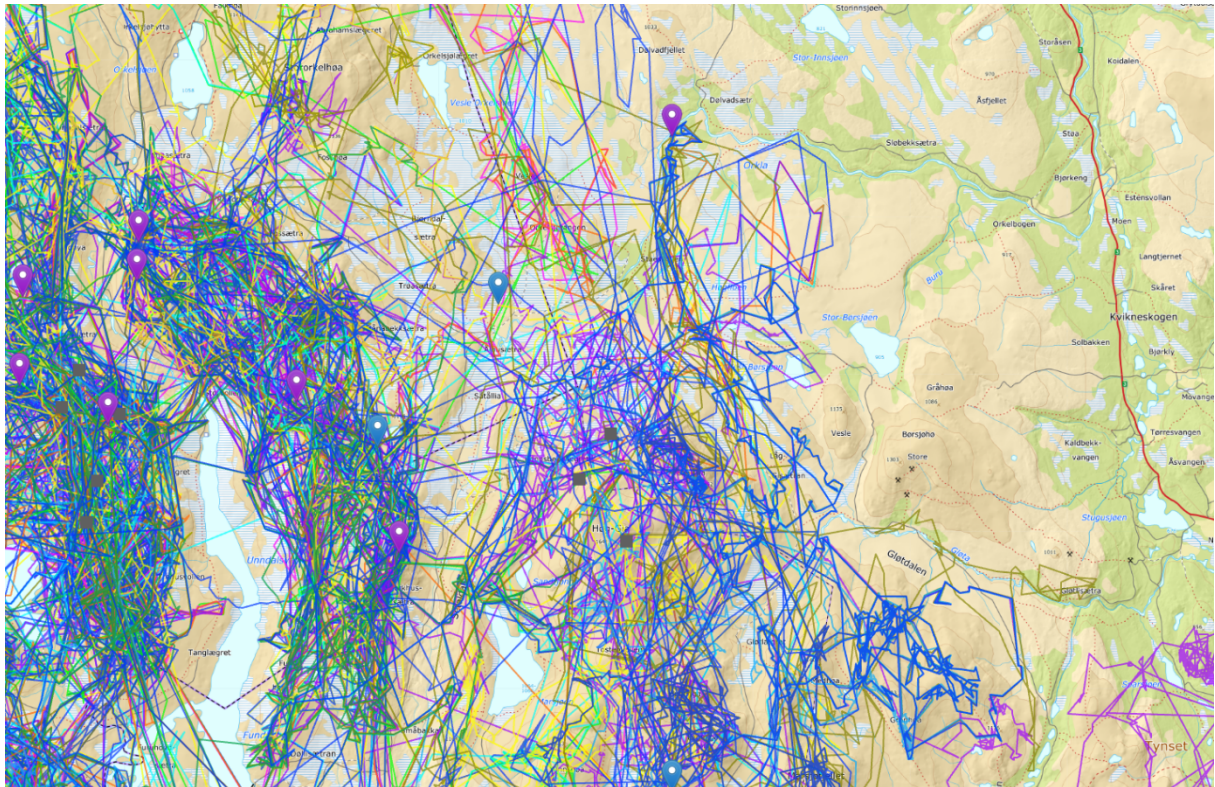
Tilbygg, ombygginger, utvidelse eller andre tiltak som medfører endringer i størrelse, utseende eller funksjon er ikke å forstå som vedlikehold, men er et søknadspliktig tiltak etter verneforskriften.

Det er flere fritidseiendommer innenfor verneområdene Dovrefjell nasjonalparkstyre forvalter. Utfallet av denne saken vil derfor kunne påvirke praksisen i byggesaker i flere områder og dette vil gi uheldige virkninger for verneverdiene.

En slik praksis vil føre til ytterligere økning i samla belastning for villreinen i Knutshøområdet.

I kvalitetsnormarbeidet er området fritidseiendommen ligger i definert som både sommer- og vinterbeite og den ligger i umiddelbar nærhet til kalvingsområdene i Høg-Giaområdet. Atkomsten til eiendommen går fra Einunndalen, via Gløtleget, vel 17 km langs veg og kjørespor fra Einunndalsvegen. Hele atkomstruten går i reinens beite- og leveområder.

Villreinen i Knutshø villreinområde har utfordringer med å ta i bruk hele leveområdet sitt og dette er antatt å skyldes fysiske inngrep og ferdselsforstyrrelser. Den samla belastningen av forstyrrelser knyttet til motorferdsel, ferdsel til fots, sykling og vannkraftreguleringer som påvirker villreinens arealutnyttelse er stor innenfor reinens leveområde.



GPS-posisjoner for merkede dyr i Knutshøområdet 2009-2026.

Kvalitetsnormarbeidet og gps-registreringene for reinen i Knutshø viser at den har utfordringer, særskilt med tanke på å kunne bruke hele beiteområdet. Det er viktig for bestanden at muligheten for å kunne bruke østområdene mer. Forvaltningen av disse områdene må derfor være restriktiv med tanke på økt utbygging og tilrettelegging for mer ferdsel.

Villreinemeldingens (St. Meld 18 «Ein forbetra tilstand for villreinen») *målsetninger om en mer helhetlig og restriktiv arealforvaltning i villrein fjellet gjelder både for arealforvaltning etter plan- og bygningsloven og arealinngrep etter sektorregelverket. Vektlegging av villreinhensyn i arealforvaltningen er derfor sentralt for å oppnå målsettingene fra villreinemeldingen, blant annet for å forebygge tap og forringelse av villreins leveområder (...)*  
*Det er viktig å vektlegge kumulative effekter i vurderinger av fremtidige arealinngrep.»*

En utvidelse av bygningsmassen på en ren fritidseiendom med 50%, med et totalareal på over 100 m<sup>2</sup>, i et nasjonalt villreinområde og innenfor et landskapsvernområde er etter forvalters vurdering ikke mulig å gi tillatelse til. Det omsøkte tiltaket strider både mot verneformålet, vil skade verneverdiene i området, skape svært uheldig presedens og være i strid med alle faglige råd som er gitt i tiltaksplan for villreinen i Knutshøområdet og i stortingsmeldingen for villrein.

Forvalter er enig i villreinnemndas vurdering av at saken burde vært stoppet i kommunen før ytterligere behandling ble igangsatt. Kommunene bør i slike saker kunne veilede søker på et generelt grunnlag og i tvilstilfeller henvise til nasjonalparkstyret.

#### Oppsummering:

- Tilbyggene er av vesentlig karakter på en fritidseiendom
- Omsøkte tiltak er i strid med verneformålet og vil skade verneverdiene i Knutshø LVO
- Forvalter mener søknaden bør avslås



Statsforvalteren I Innlandet Dovre Nasjonalpark  
Postboks 987  
2604 Lillehammer

Vår ref.  
25/1466 - 4

Deres ref.

Saksbehandler  
Bjørn Magne Brekken

Dato  
09.03.2026

## Oversendelse av søknad til behandling av nasjonalparkstyret Knutshø landskapsvernområde

Tiltak: Tilbygg på seterstue/hytte og oppføring av seterfjøs på gamle tufter. Tiltaket er beskrevet og omsøkt i henhold I krav I dispensasjonssøknad for Knutshø Landskapsvernområde.

Byggested: Gbnr: 152/2, Gløtvegen 1153

Tiltakshaver: Finn Arne Grøndahl

Ansvarlig søker: OLA SANDEGGEN

Kommunen har mottatt søknad om bygging som skal behandles av nasjonalparkstyret. Området har ikke arealformål i dagens kommuneplan. Men båndlagt etter lov om naturvern. Søknaden ble sist komplettert den 19.01.2026.

Avhengig av resultat fra nasjonalparkstyret vil kommunen behandles saken som ren byggesak etter som området er båndlagt etter lov om naturvern og ikke har LNF-status.

### Informasjon om tiltaket

*Tiltaket gjelder renovering og tilbygg på hytte/eldre seterstue og oppbygging av eldre fjøs på eiendommen med gnr./bnr.: 152/2 i Tynset kommune. Eiendommen er del av Låg-Gisætran som ligger rett øst for Låg-Gia innenfor Knutshø landskapsvernområde. Eiendommen oppført som- og tidligere brukt som setervang. Eiendommen er i dag omdisponert til fritidseiendom og består av hytte og uthus, med utedo. Det er ønske om å tilbakeføre bebyggelsen og setervangen til slik det ble bygget, ved å gjenoppbygge bebyggelse som har blitt revet. Alt vil bygges i samme stil som bebyggelsen som står igjen*

Med hilsen

Bjørn Magne Brekken  
Fagleder bygge- og delesak

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

Kopi til:

Finn Arne Grøndahl	Øvre Månavei 24	2560	ALVDAL
Innlandet fylkeskommune	Postboks 4404 Bedriftssenteret	2325	HAMAR
OLA SANDEGGEN		2560	ALVDAL
Samediggi/Sametinget	Åvjavárgeaidnu 50	9730	KARASJOK
Statsforvalteren i Innlandet	Postboks 987	2604	LILLEHAMMER

Vedlegg:

Gløtvegen 1153 Søknad om tillatelse i ett trinn 152/2

2\_KART\_Situasjonsplan\_240XX-Bygg ARK A10 Situasjon\_utomhus\_2

3\_KART\_Situasjonsplan\_Låg-Gisætra - Situasjonsplan

4\_TEGN\_TegningNyFasade\_20250201\_162235

5\_TEGN\_TegningNyFasade\_20250201\_162249

6\_TEGN\_TegningNyFasade\_20250201\_162241

7\_TEGN\_TegningNyPlan\_20250201\_162226

8\_TEGN\_TegningNyPlan\_20250201\_162256

Søknad nasjonalparstyret - 9\_KORR\_Dispensasjonssoeknad\_Låg-Gisætra - Søknad om tillatelse til ombygging og utvidelse.

10\_KORR\_KvitteringNabovarsel\_Kvittering-for-nabovarsel-1-20250508-0109

11\_KORR\_KvitteringNabovarsel\_SvarPaaNabovarsel

12\_KORR\_KvitteringNabovarsel\_Naboerklæring 4 meter til signering - signert

Tegninger gavelvegger

Plantegning

Plantegning seterhus

Fasadetegninger seterhus

Fasader uthus

Dovrefjell Nasjonalparkstyre, som forvalter av Knutshø  
Landskapsvernområde

Alvdal 28. april 2025

Finn Arne Grøndahl

**FINN ARNE GRØNDAHL**

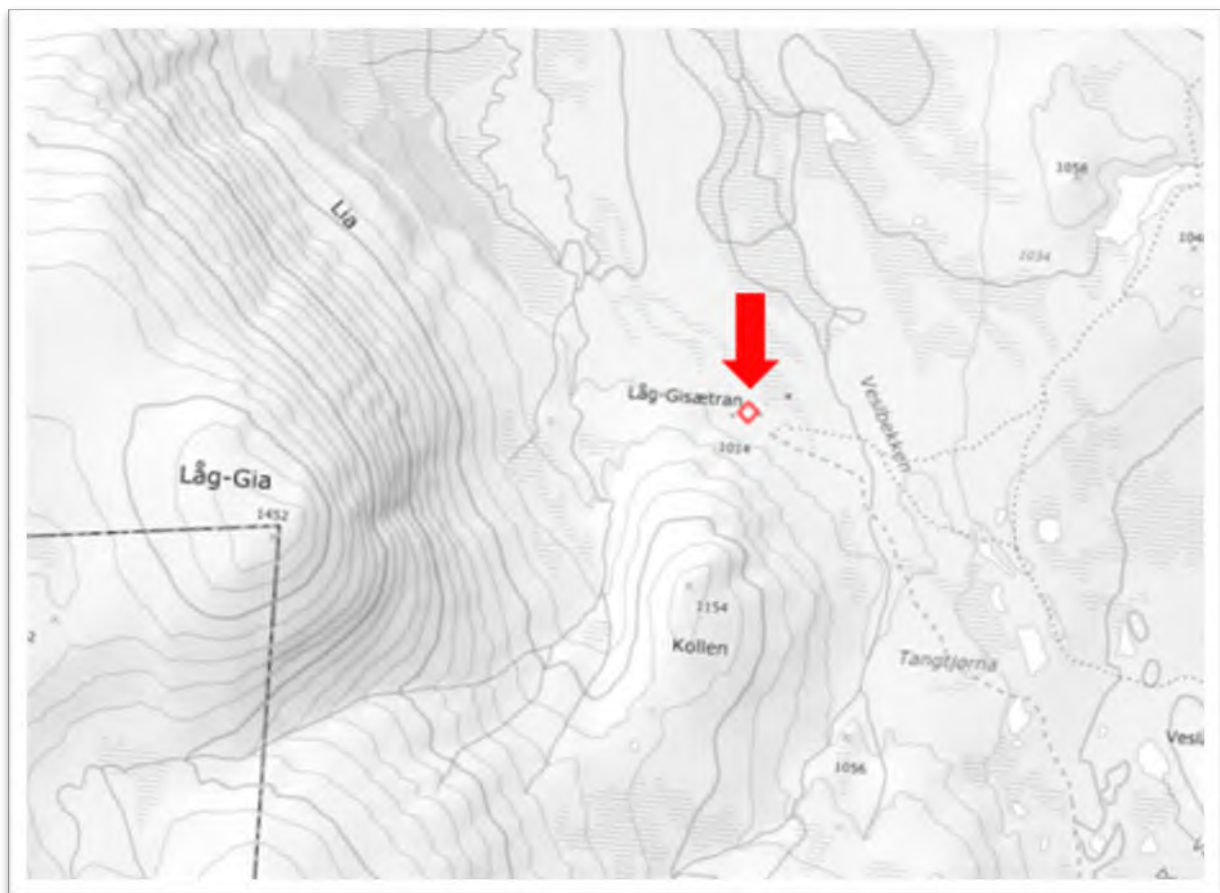
**SØKNAD TILLATELSE TIL TILBYGG PÅ HYTTE OG GJENOPPBYGGING AV FJØS**

### INNLEDNING

Tiltaket gjelder renovering og tilbygg på hytte/eldre seterstue og oppbygging av eldre fjøs på eiendommen med gnr./bnr.: 152/2 i Tynset kommune.

Eiendommen er del av Låg-Gisætran som ligger rett øst for Låg-Gia innenfor Knutshø landskapsvernområde. Eiendommen oppført som- og tidligere brukt som setervang. Eiendommen er i dag omdisponert til fritidseiendom og består av hytte og uthus, med utedo.

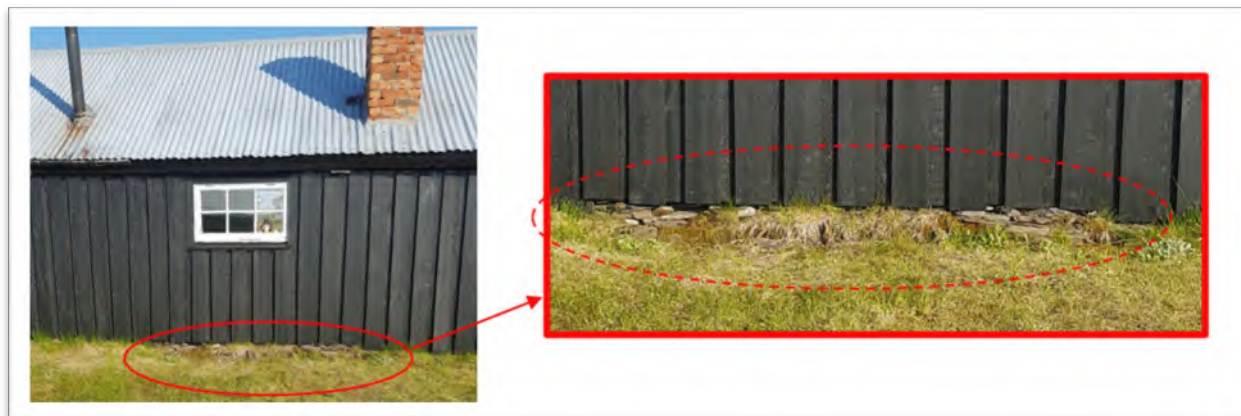
Det er ønske om å tilbakeføre bebyggelsen og setervangen til slik det ble bygget, ved å gjenoppbygge bebyggelse som har blitt revet. Alt vil bygges i samme stil som bebyggelsen som står igjen. Bruken av eiendommen vil ikke endre seg, som en konsekvens av tiltaket.



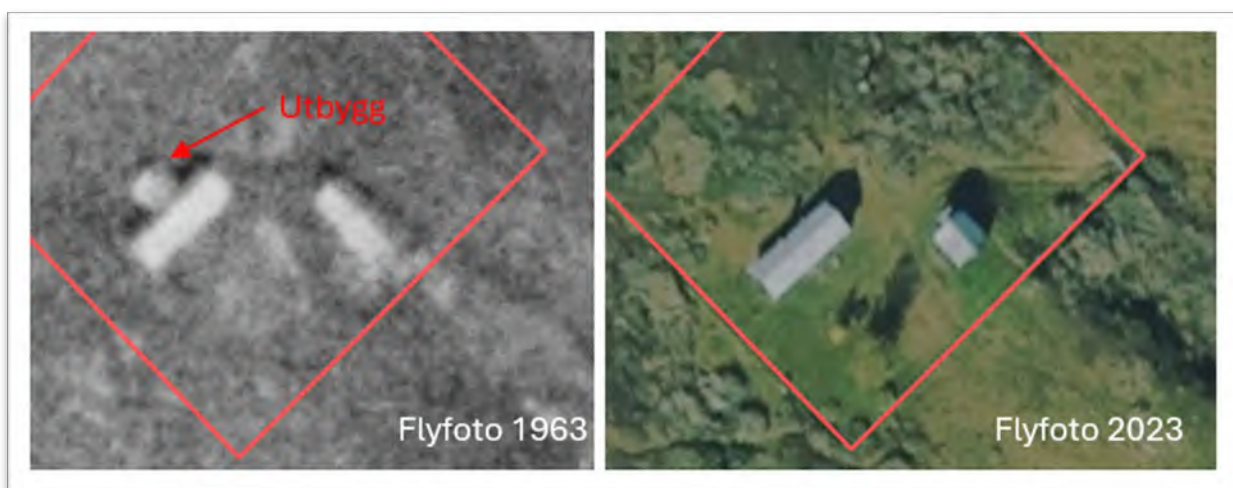
Kartutsnitt fra området øst for Låg-Gia. Eiendommen er markert med rødt

## REPARASJON OG TILBYGG PÅ HYTTE/SETERSTUE

Vanninntrenging har gjort skade på taket innvendig i hytta. Dette planlegges nå å repareres. I forbindelse med reparasjonen er det ønske om å bygge på et tilbygg for å tilbakeføre hytta til sin opprinnelige form. Det har tidligere vært et utbygg på hytta i området som nå har fått en fuktskade, som det er ønske om å gjenskape.



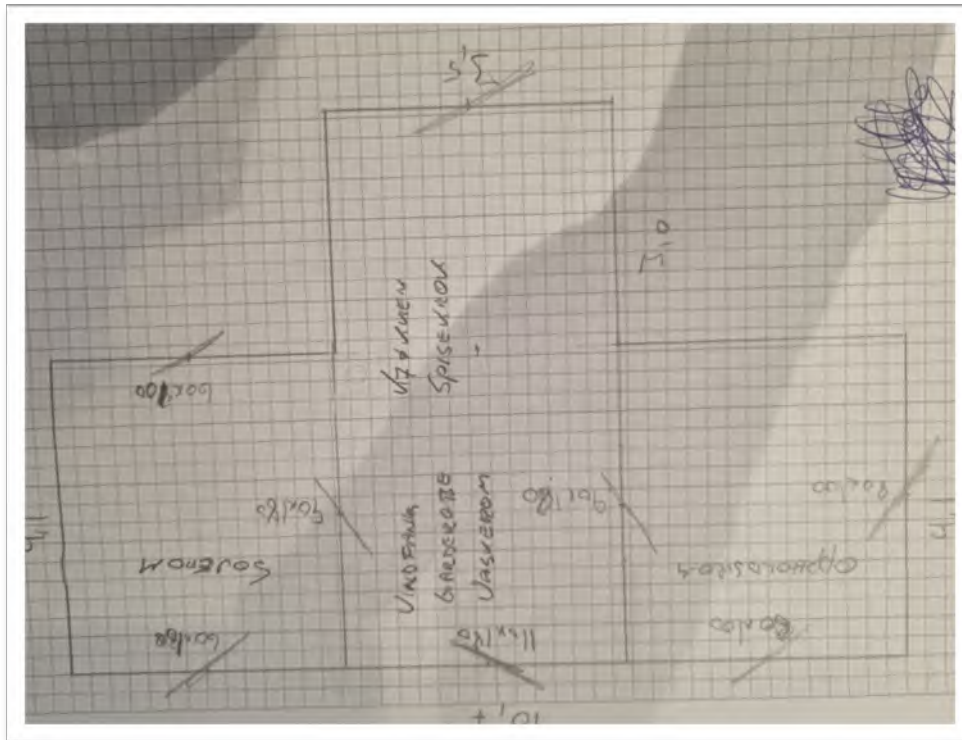
Bildet viser veggen der hvor tilbygget tidligere var. På nærbildet kan man se at kledningen er avsluttet lenge opp på veggen på delen som er kledd igjen etter at utbygget ble fjernet.



Flyfotoene viser at det var et utbygg på hytta i 1963, som er borte på bildet fra 2023.

Tilbygget planlegges med bredde på 3,5 meter, og dybde på 3 meter. Dette gir økning i BYA på 10,5m<sup>2</sup> og økning i BRA på ca. 9,3 m<sup>2</sup>

Bruken av hytta vil ikke endres. Der et i dag kjøkken i området hvor tilbygget planlegges. Tilbygget vil gi bedre plass til kjøkken og spise plass, som igjen gir bedre plass ved inngangen til hytta på motsatt langvegg.



Tilbygget vil oppføres med samme byggemåte og stil som eksisterende hytte/seterstue. Vegger i bindingsverk, utvendig kledd med stående tømmermannspanel. Veggene males i samme farge som dagens hytte. Taket tekkes med plater, som eksisterende.

Tilbygget vil fundamenteres på ringmur, som eksisterende hytte. Terrenginngrepet vil derfor bli minimalt.



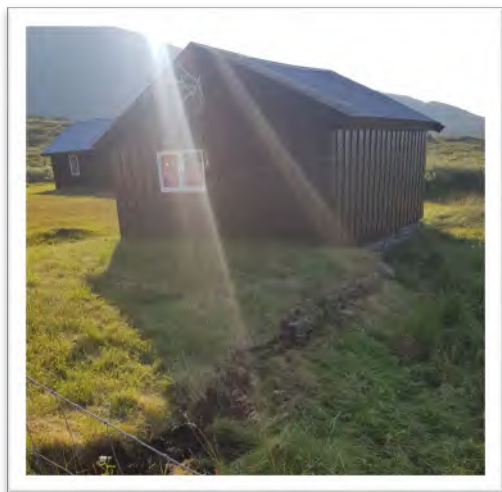
Bidet viser himling med fuktskader. Tyder på lekkasje på taket, som må repareres.

---

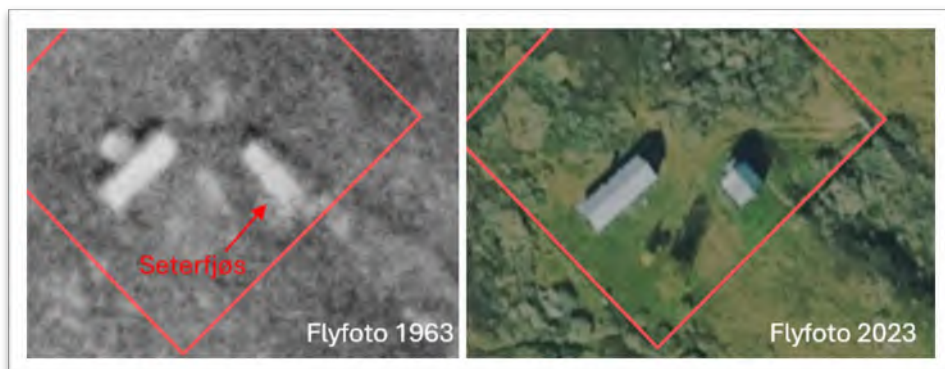
## GJENOPPBYGGING AV SETERFJØS

Dagens uthus har tidligere vært bygget sammen med et seterfjøs. Det er nå ønske om å gjenoppbygge seterfjøset på den gamle grunnmuren, som fremdeles eksisterer. Terrenginngrepet vil være minimalt

Fjøset planlegges med utvendig mål på 5x5 meter. Dette gir BYA på 25 m<sup>2</sup> og BRA på ca. 21 m<sup>2</sup>.



Bildet viser tydelig grunnmuren til det gamle fjøset.



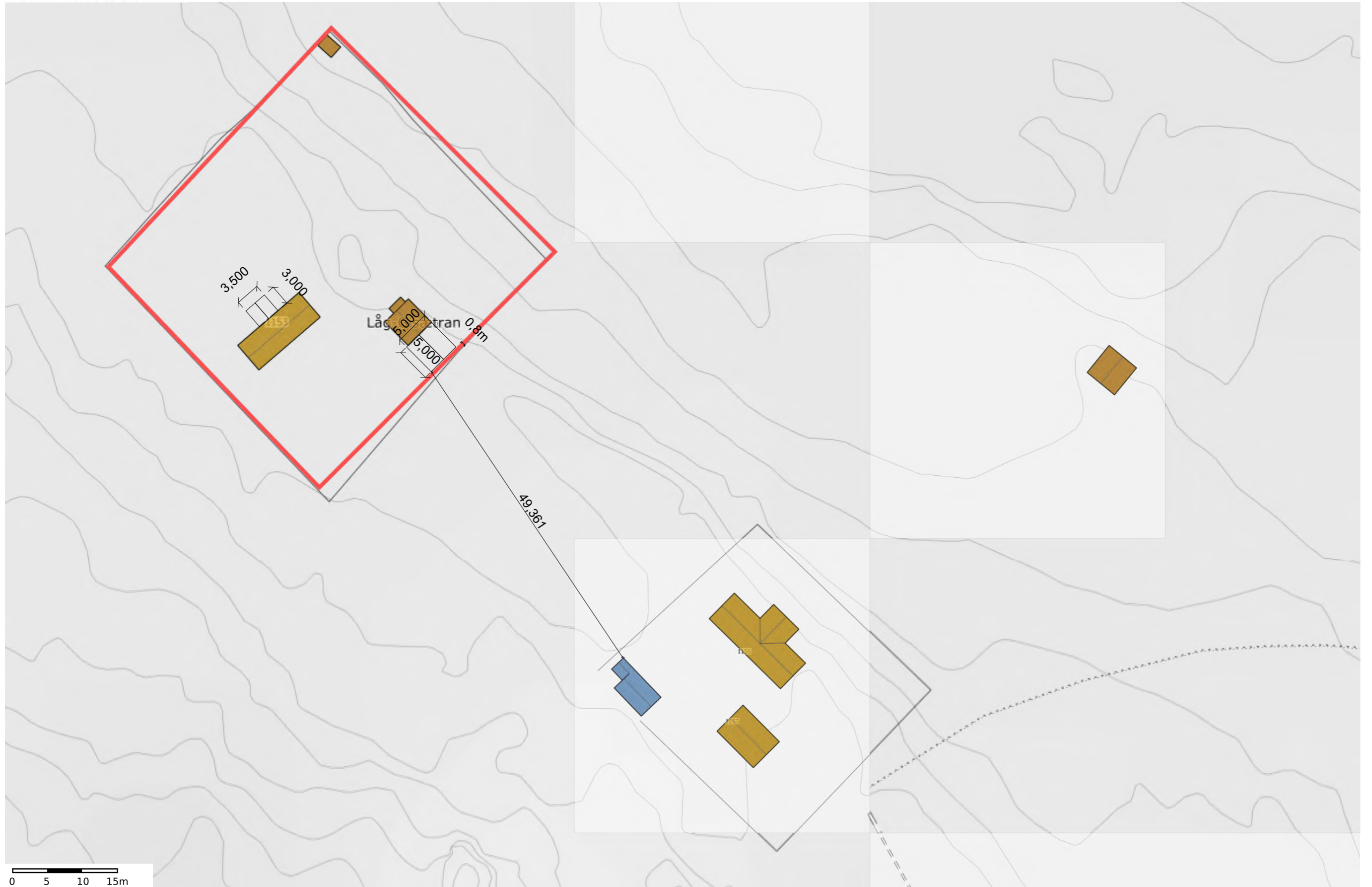
Flyfoto fra 1963 er ikke så tydelig, men man kan se at uthuset og fjøset sammen utgjorde et avlangt bygg som stakk seg nesten helt til eiendomsgrensa. Bildet fra 2023 viser dagens situasjon med et mye kortere bygg.

Fjøset vil også oppføres som et tilbygg til dagens uthus og bygges med samme byggemåte og stil. Vegger i bindingsverk, utvendig kledd med stående tømmermannspanel. Veggene males i samme farge som uthuset. Taket tekkes med plater, som uthuset.

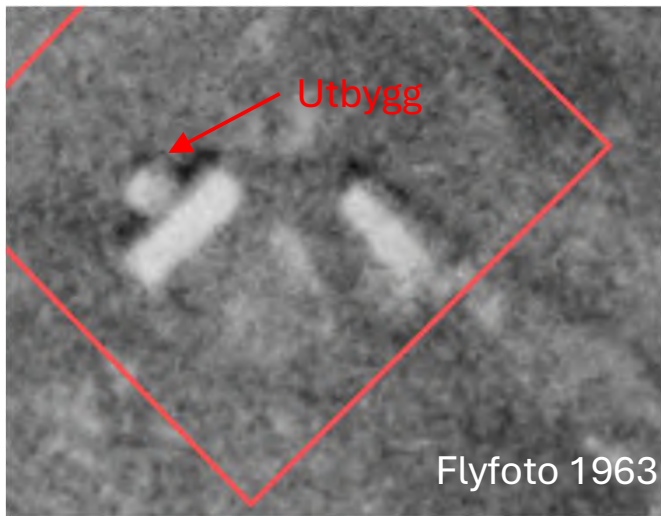
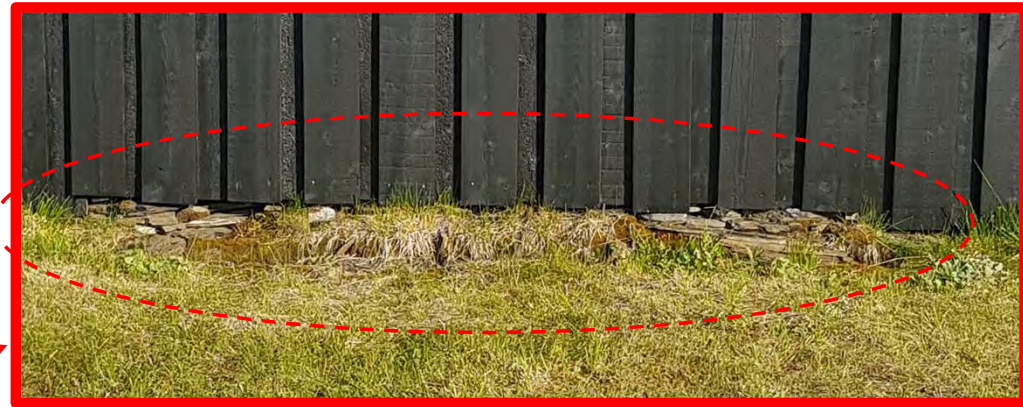
Terrenginngrepet vil bli minimalt, i og med at seterfjøset gjenoppbygges på eksisterende grunnmur, som kun restaureres.

Bygget vil bli benyttet som lager. Det er kun lov å ta seg til eiendommen med motorisert kjøretøy 4 turer per år. Det er derfor behov for å ha tilstrekkelig lagerplass. Dagens uthus er for lite og har ikke tett gulv, som gjør det uegnet til lagring. Typiske ting som må lagres er materialer til bygg og vedlikehold, ved, propan, gjerdemateriell, beis/maling, verktøy, aggregat, etc.

Mvh.  
Finn Arne Grøndahl



0 5 10 15m

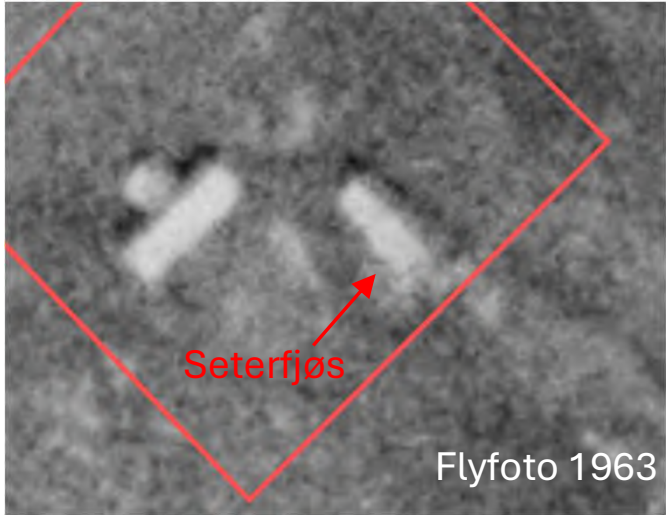


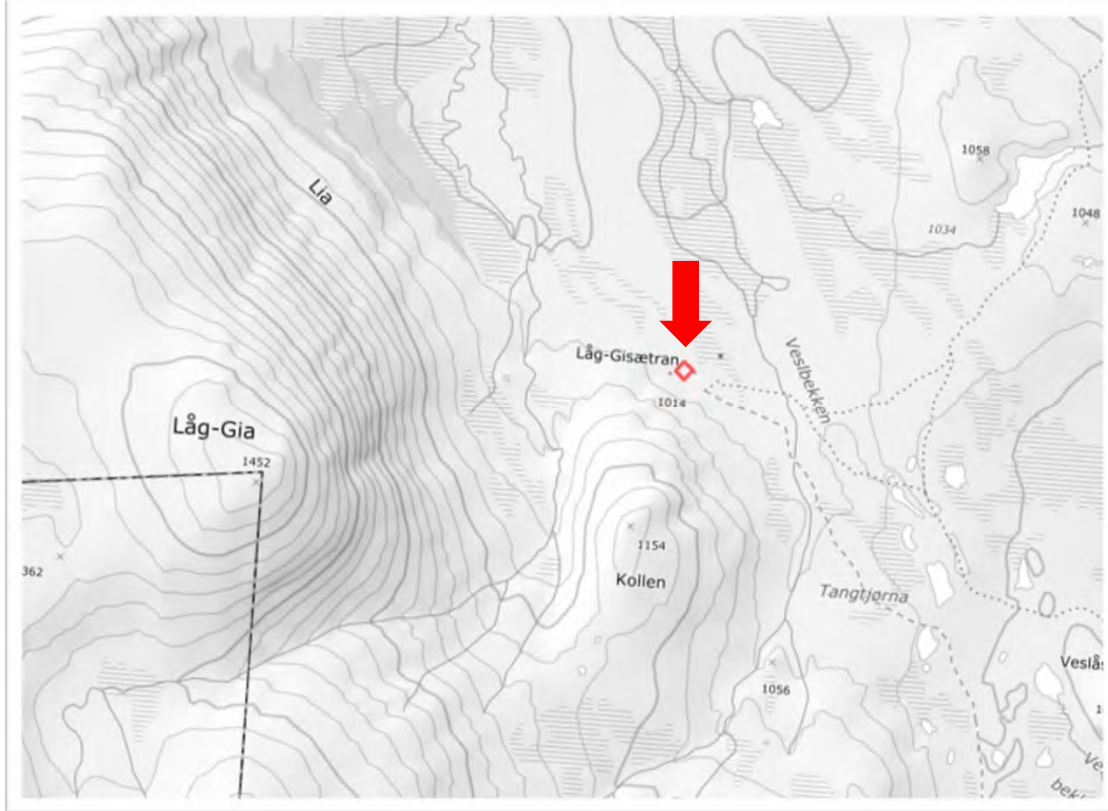
Flyfoto 1963



Flyfoto 2023

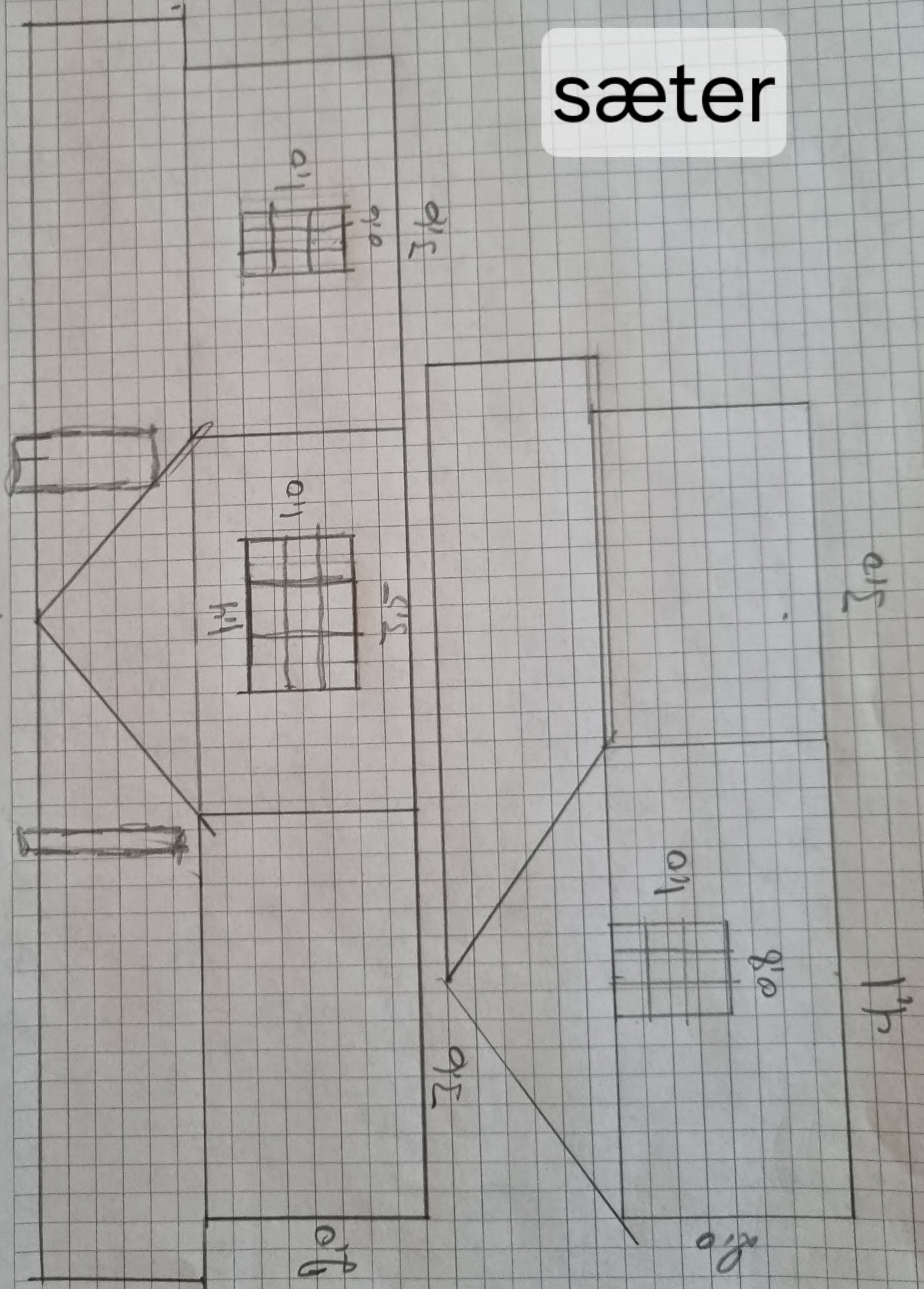




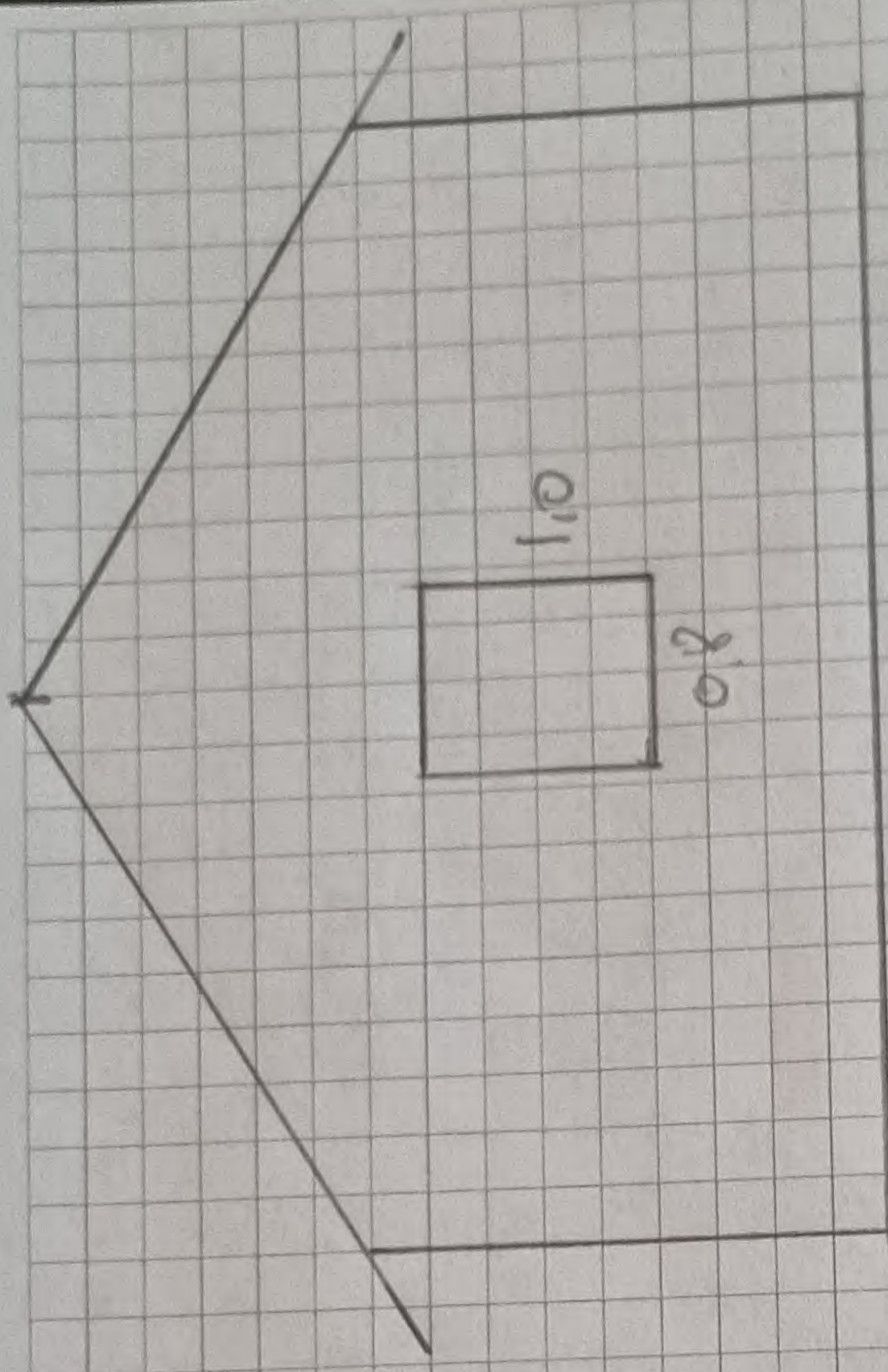


# sæter

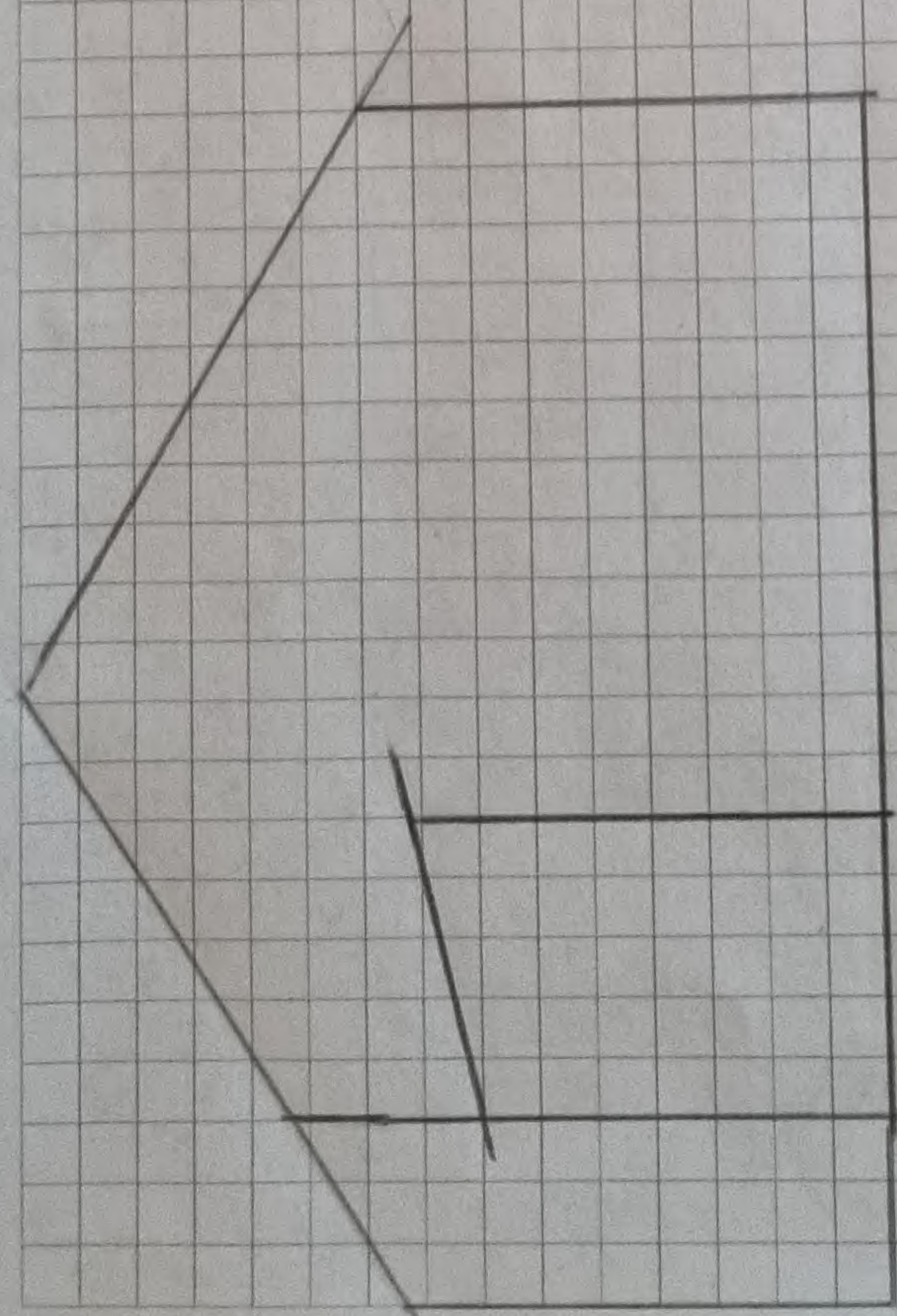
10,7



uthus

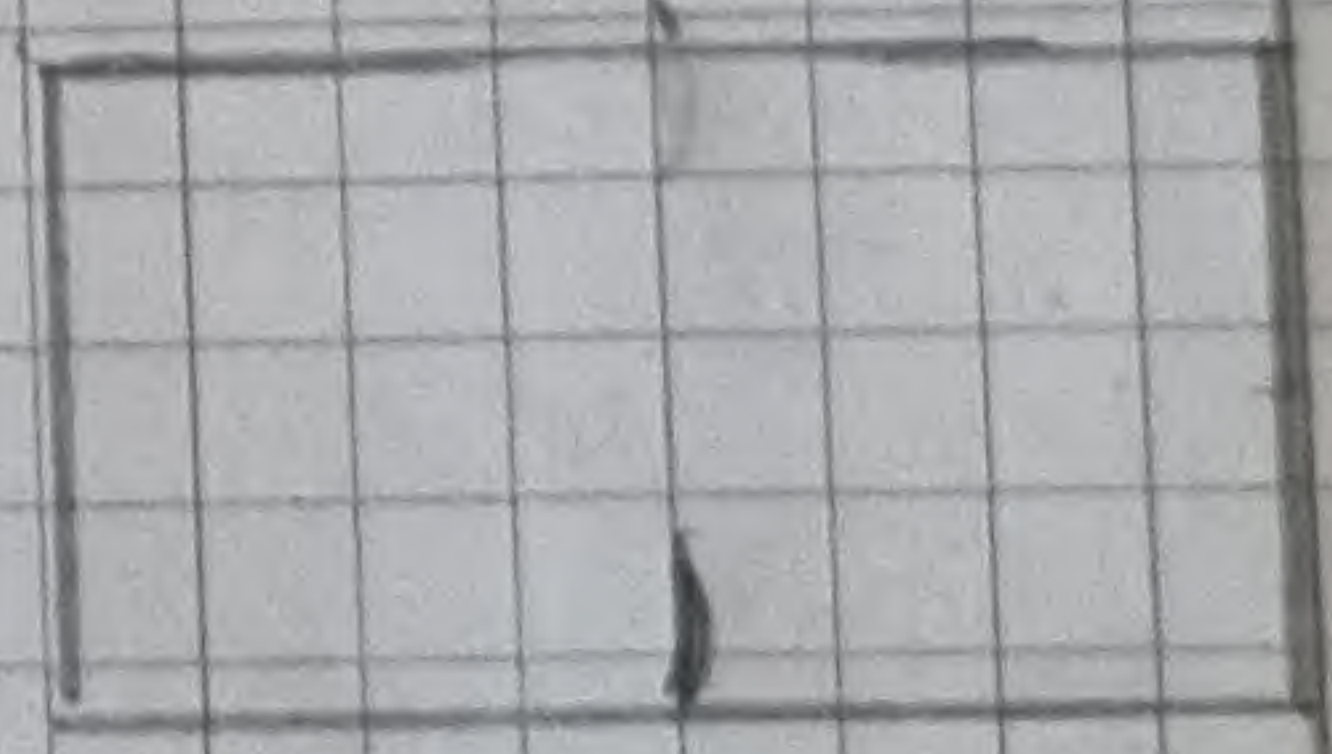


2.5



1,0x0,8

9.12

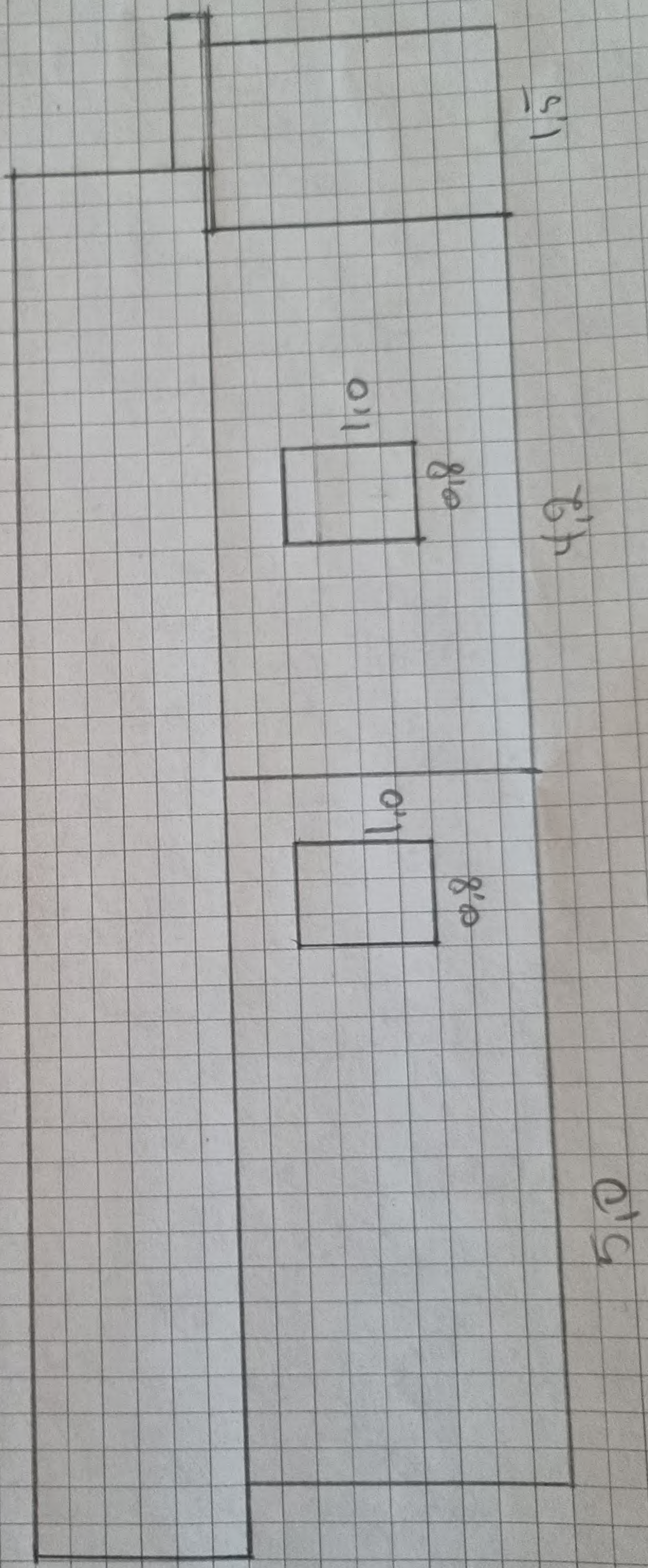


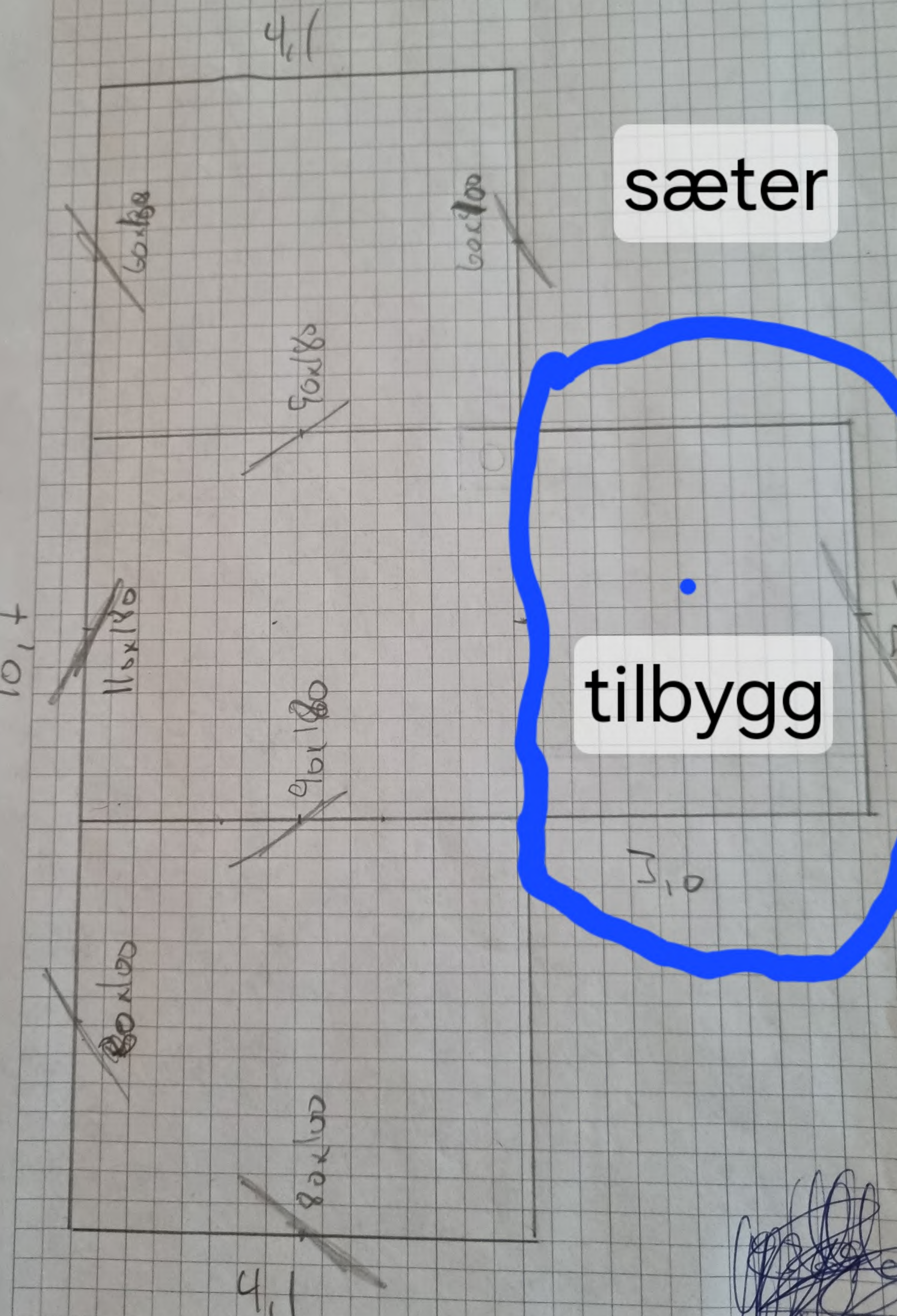
1,0x0,8



1,0x0,8

uthus





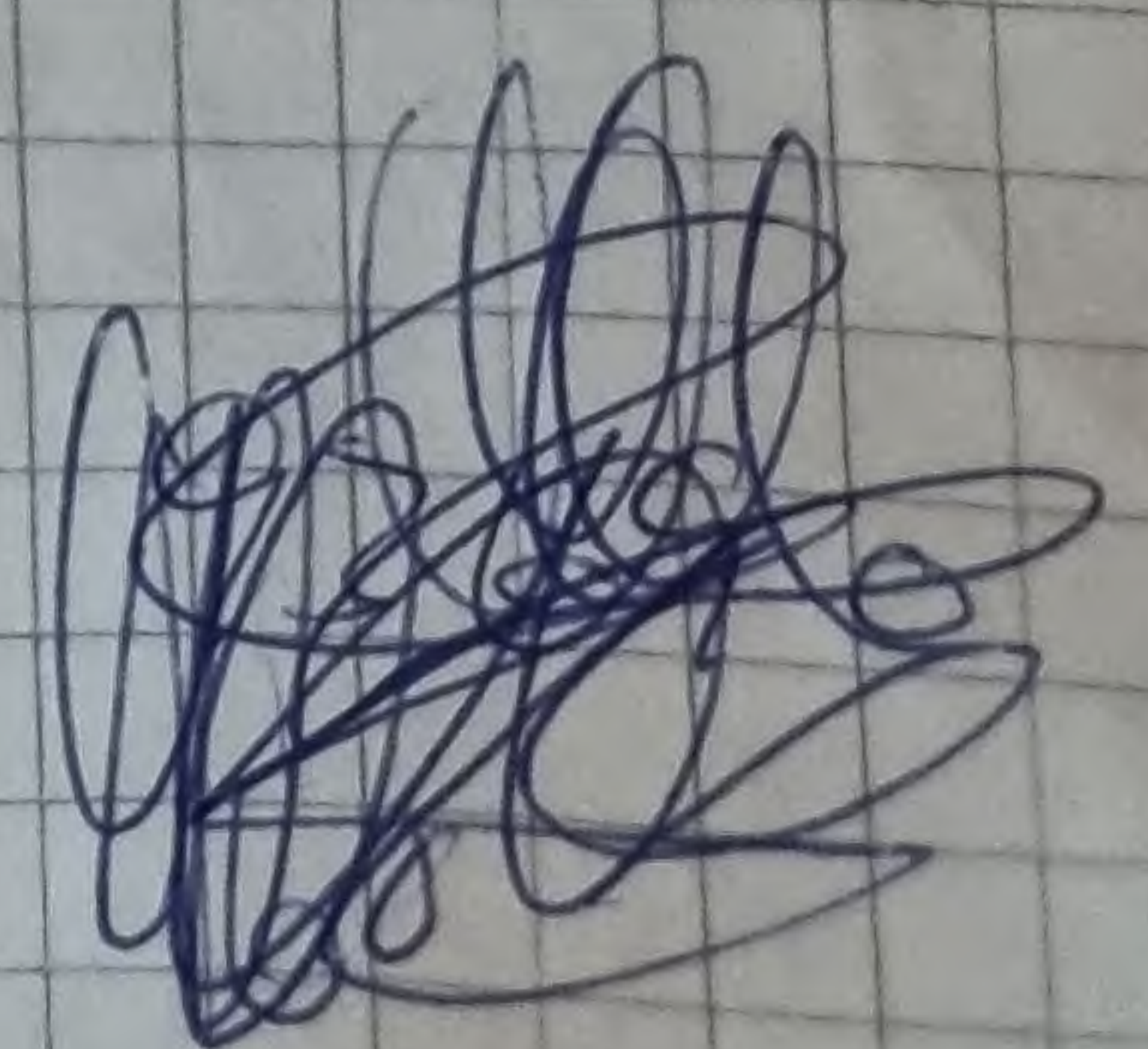
sæter

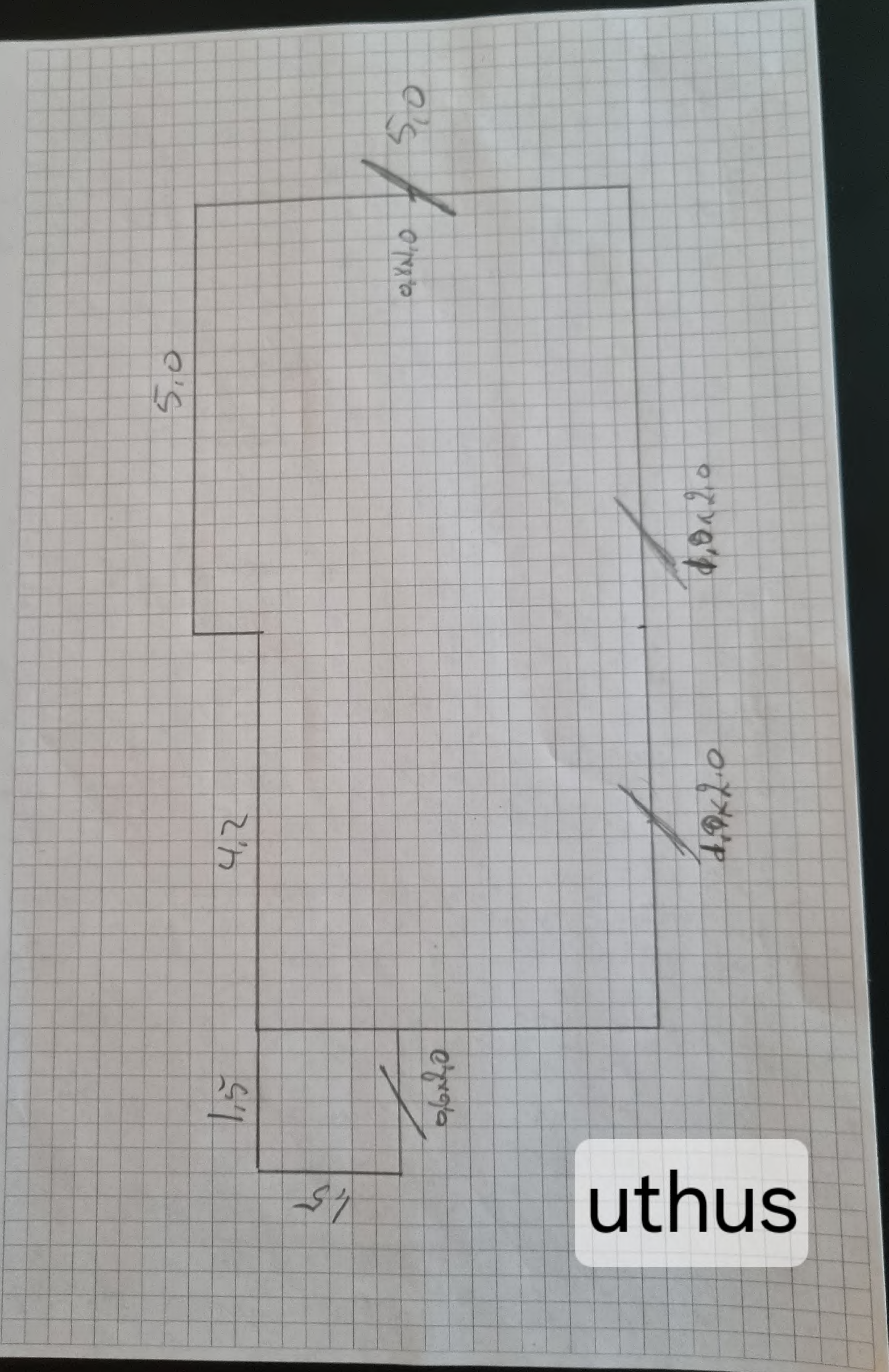
tilbygg

10,7

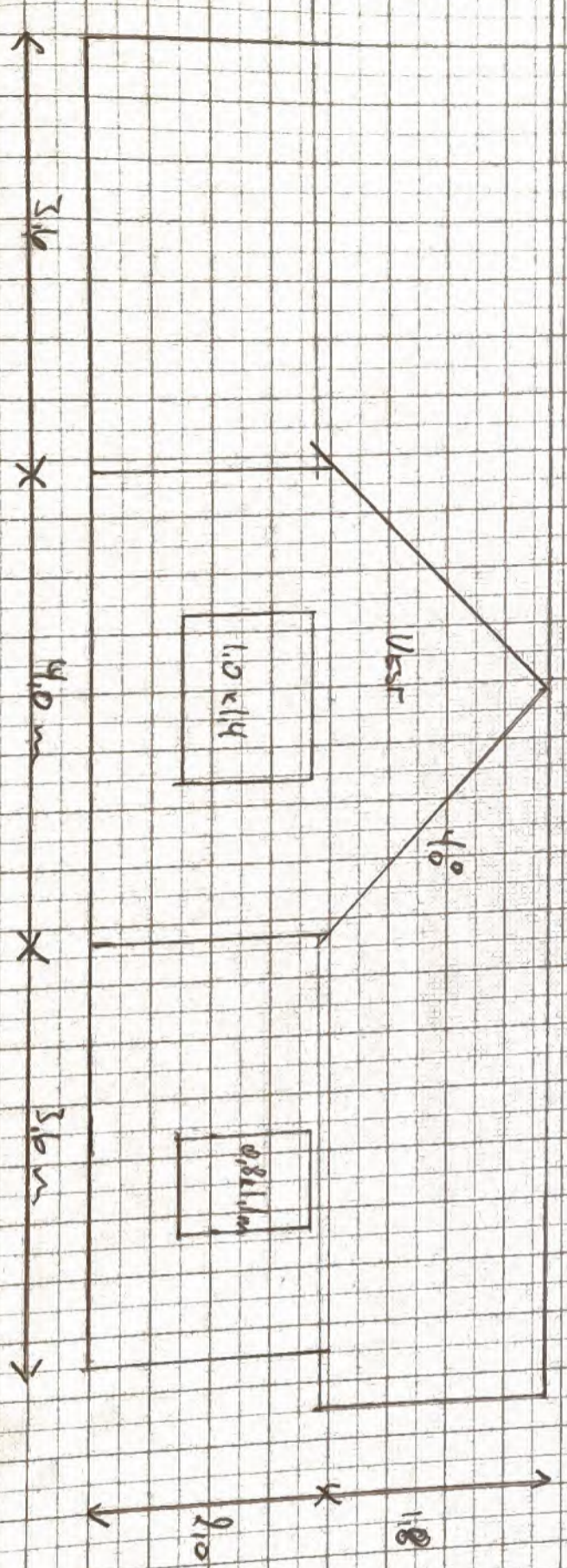
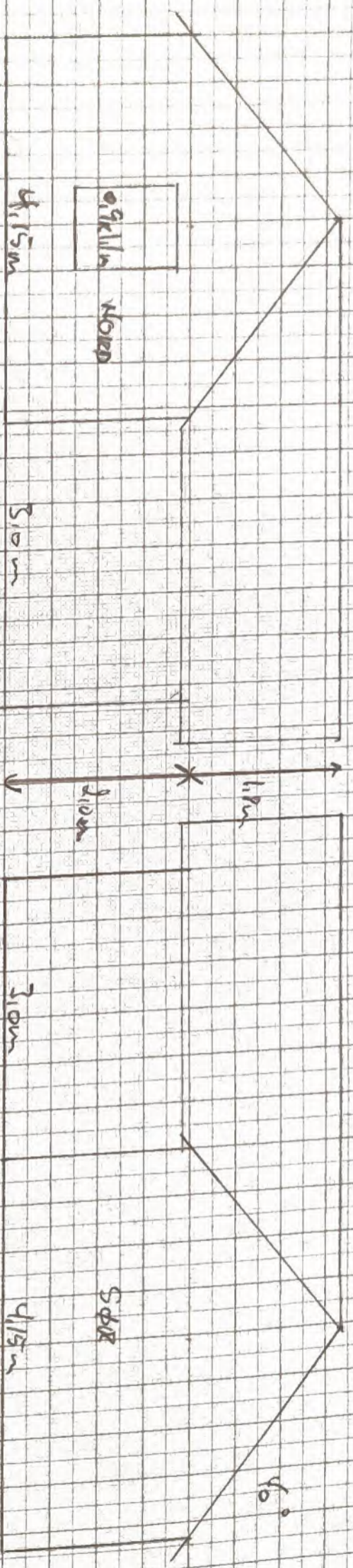
4,1

4,1

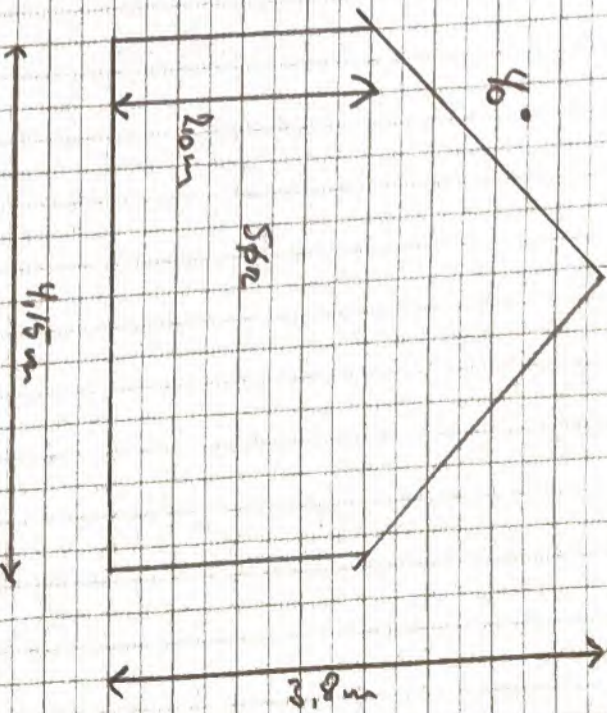
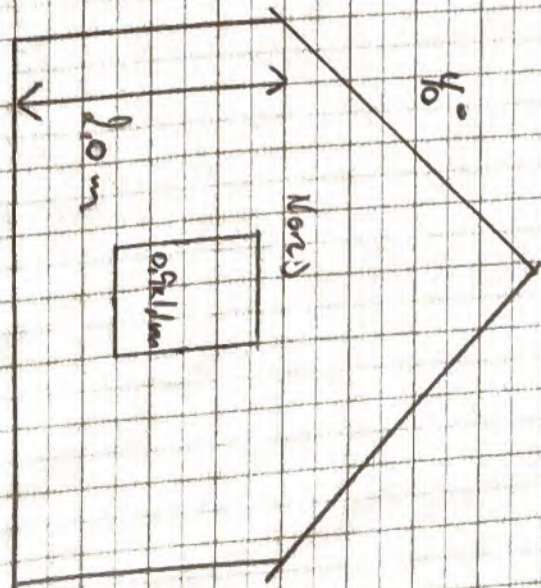
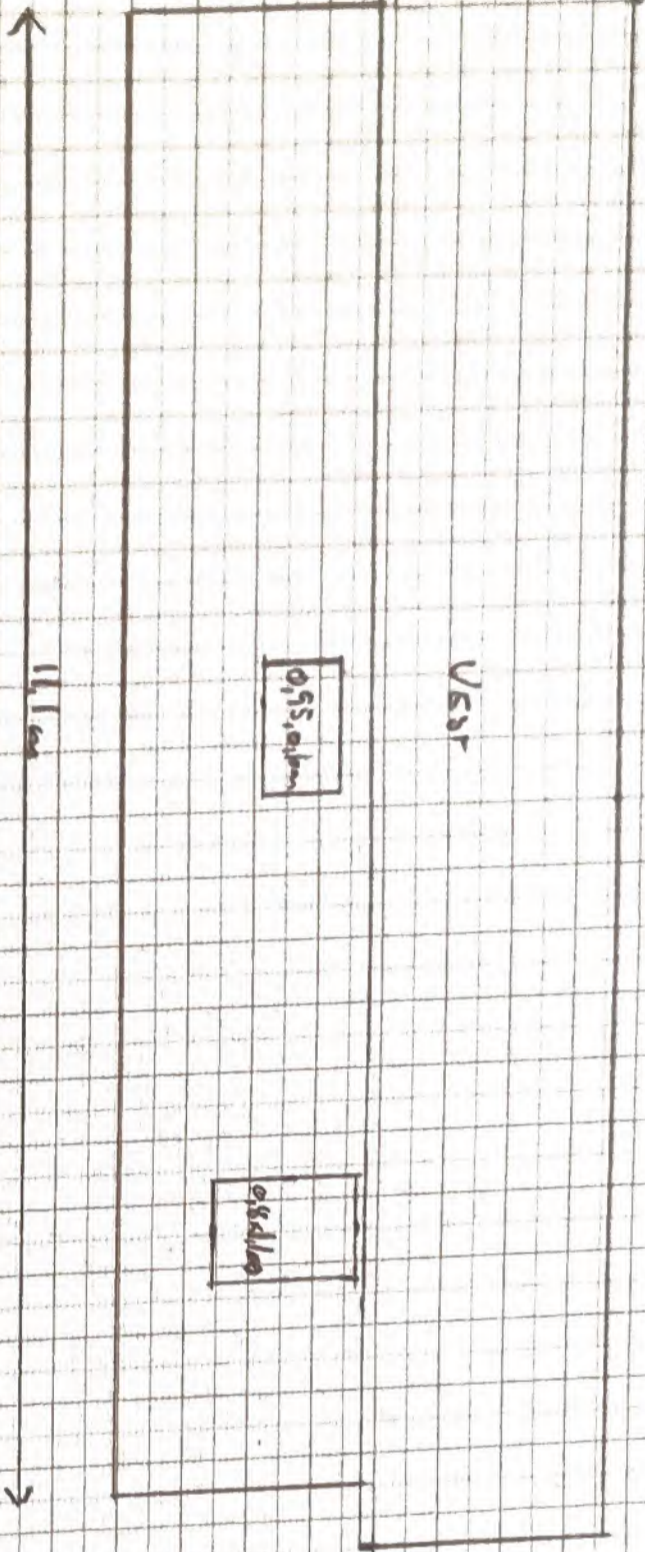
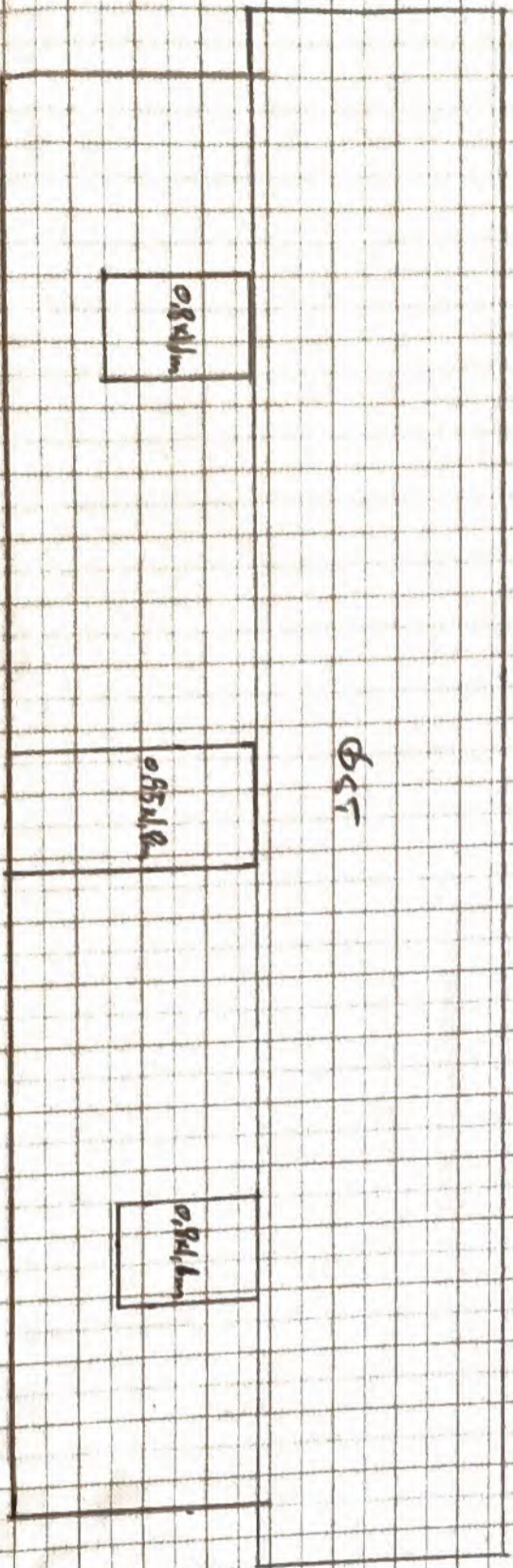


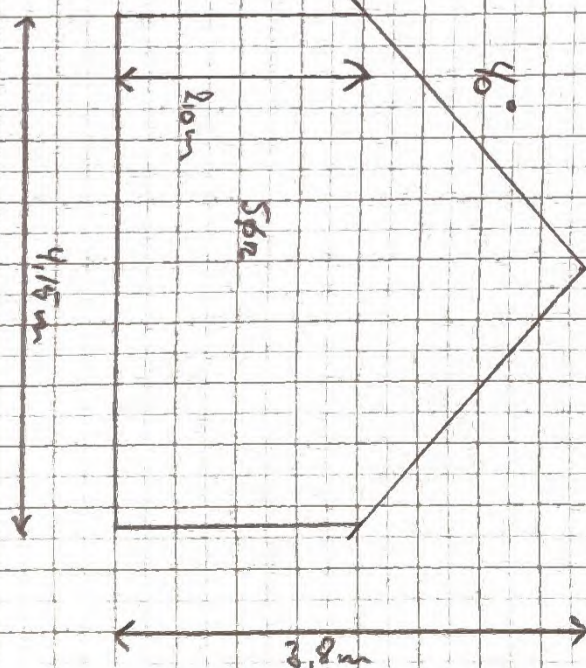
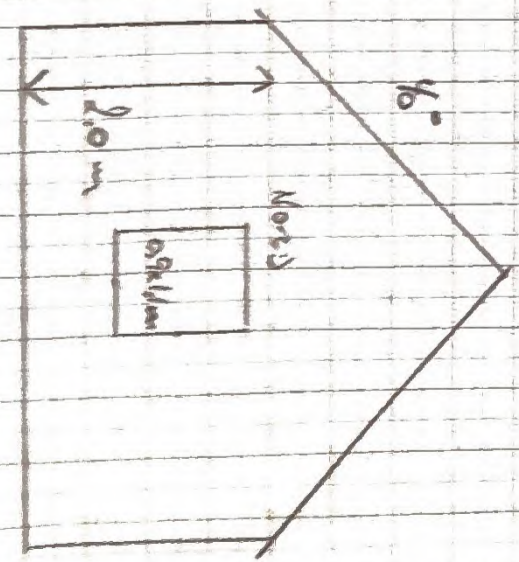
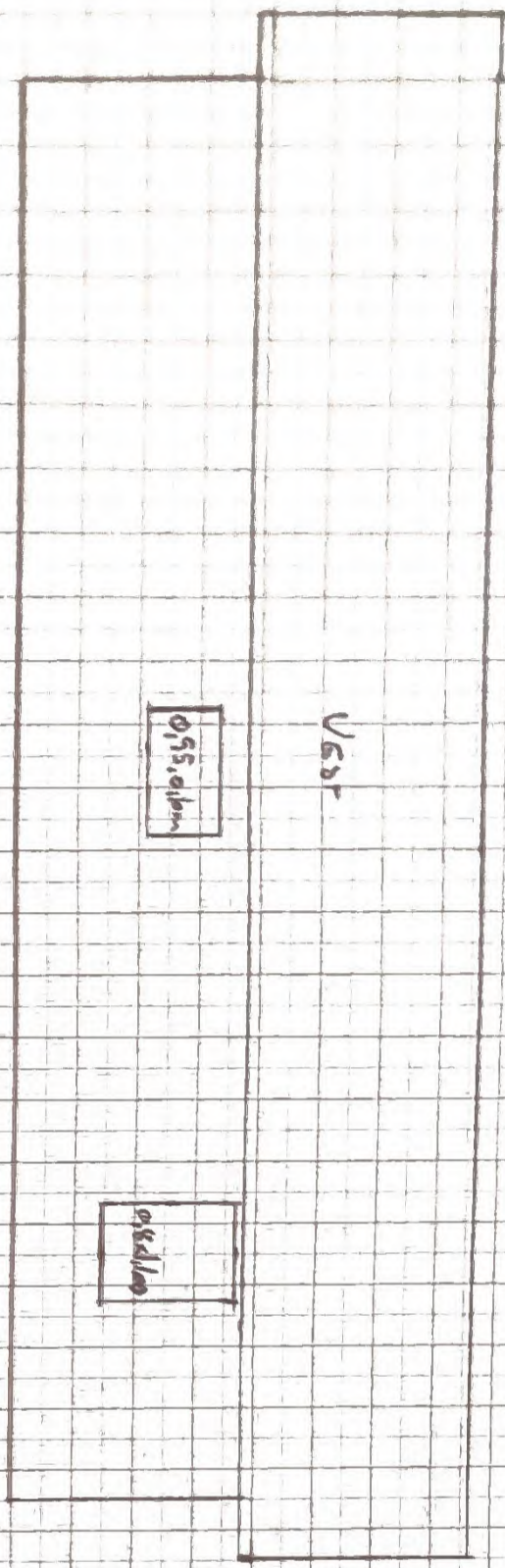
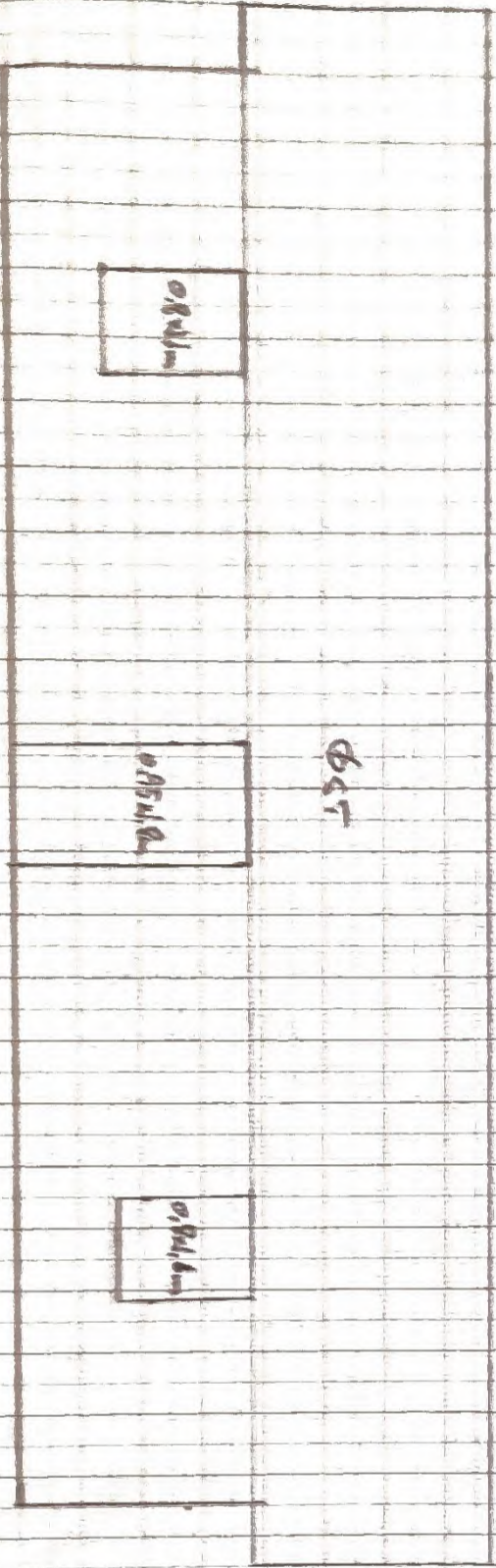


uthus

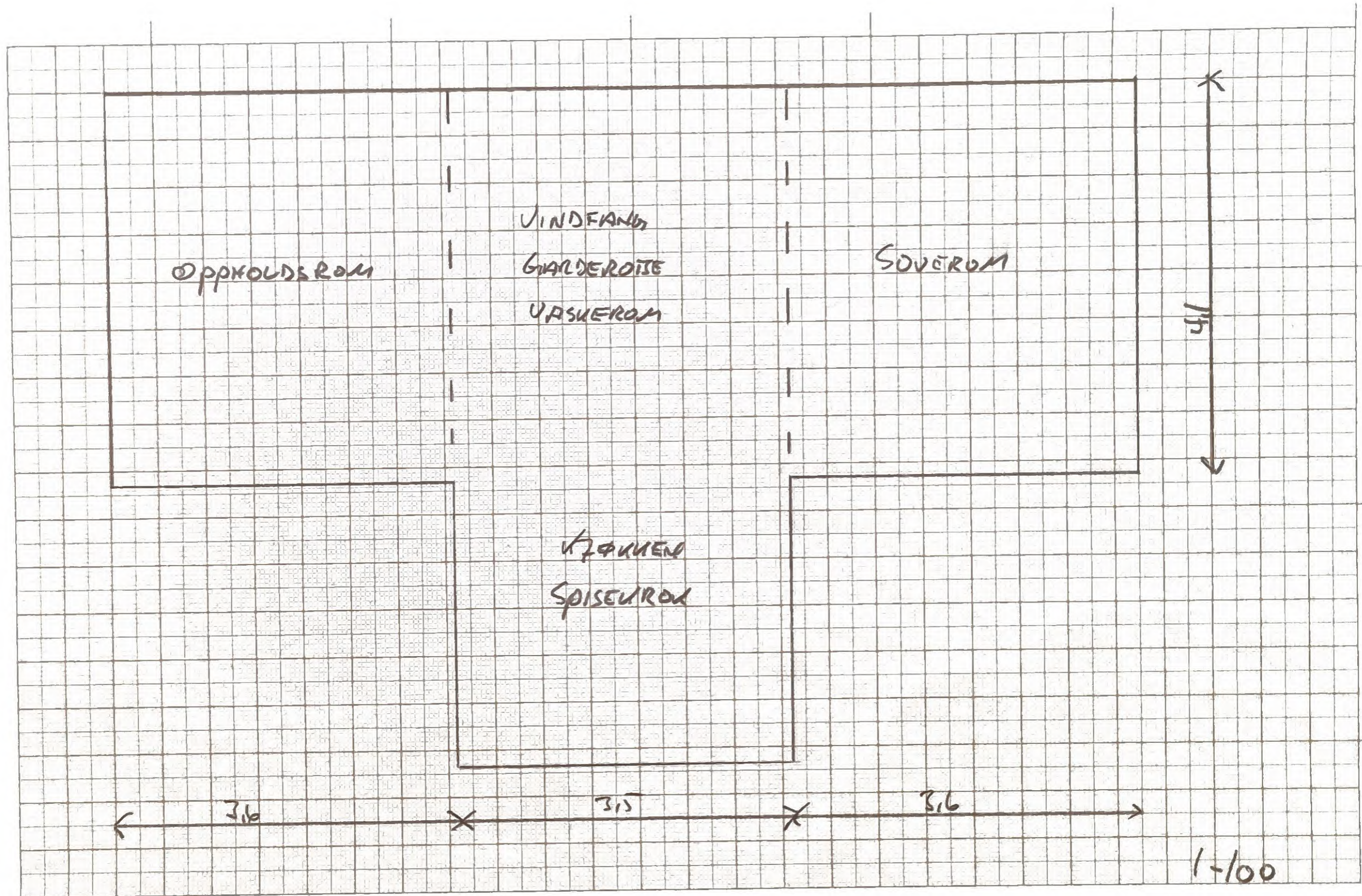


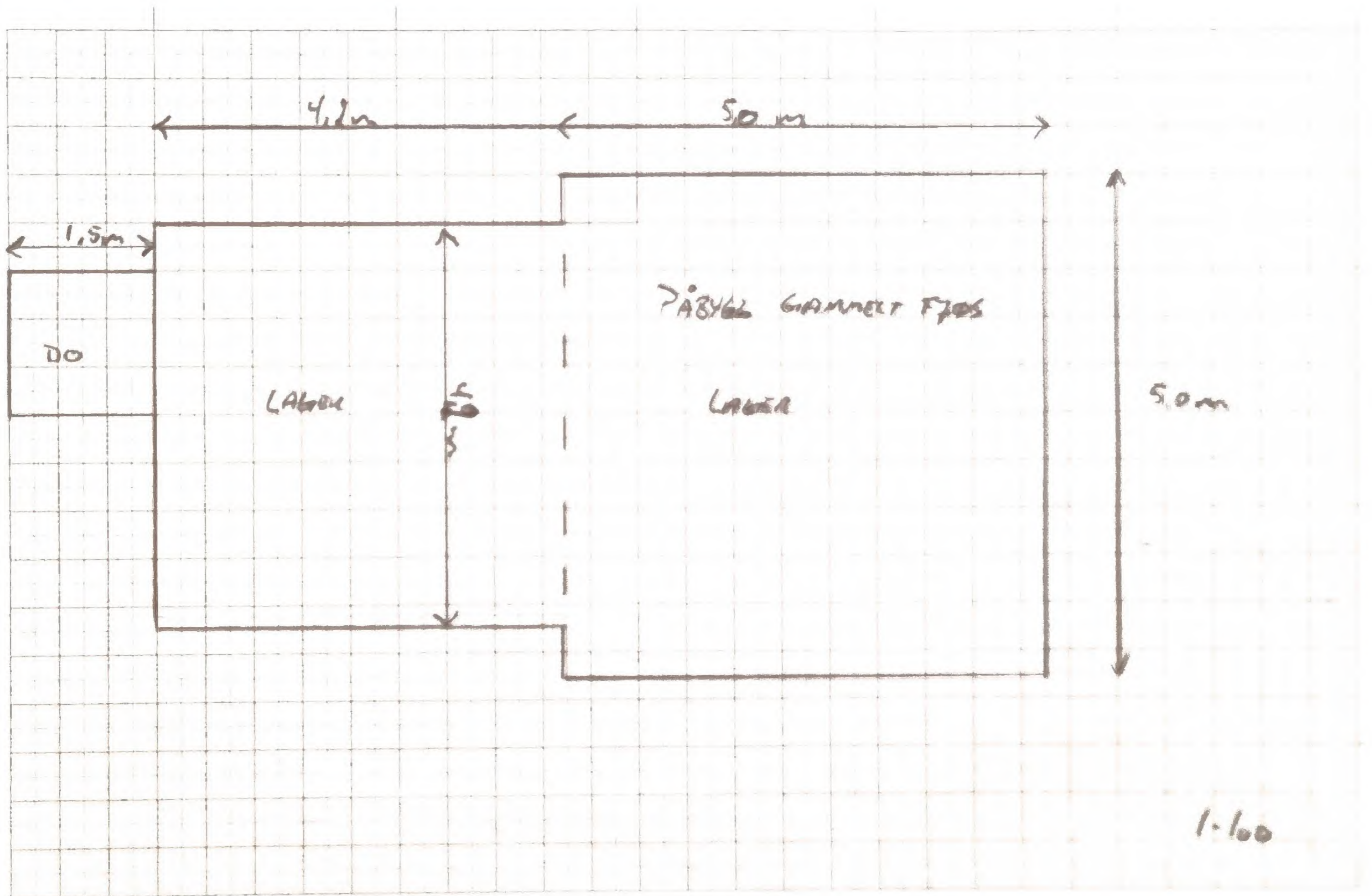
1-100





1-100







Arkivsaksnummer: 2026/5839-4

Saksbehandler: Bernhard Svendsgard

Dato: 03.06.2026

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Dovrefjell nasjonalparkstyre	24/2026	11.06.2026

## Sak - Dalsida LVO - Molde - Gravdalsvatnet ved Eikesdalen - byggetiltak - 2026 - ny bru over Breimega - Eikesdal Sameige

### Innstilling fra forvalter

Eikesdal sameige gis tillatelse til bygging av ny bru over Breimegå i Gravdalen i Dalsida LVO.

Vilkår:

- Oppsettingsarbeidet skal skje i perioden 1/7 – 20/8.
- Brua skal utformes og plasseres i samsvar med tegninger og kart som er vist i saksopplysningene.
- Avfall og rester skal fraktes ut av verneområdet.
- Tiltaket skal være gjennomført innen den 20/8-2029.
- Etter ferdigstilling skal bilder av tiltaket oversendes Dovrefjell nasjonalparkstyre.

Vedtaket er hjemlet i verneforskrift for Dalsida LVO § 3.1.3.d.

--- slutt på innstilling ---

## Saksopplysninger

Eikesdal sameige ved Torbjørn Utigard søker om å få sette opp ny bru i nordenden av Gravdalsvatnet i Dalsida LVO for å lette tilgangen til sameiets hytte og områdene rundt:

*Vi skal sette opp en ny gangbru på nordenden av Gravdalsvatnet på Eikedal sitt privatfjell. Eikesdal Sameige.*

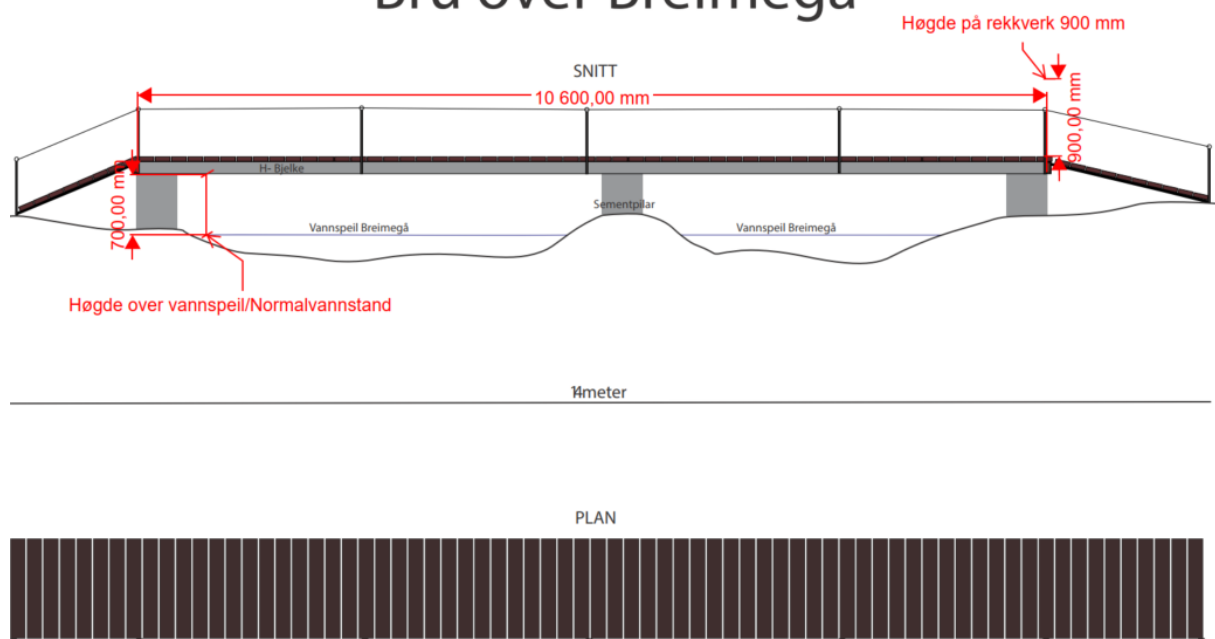
*Den gamle brua som har stått der fra rundt 1970 ble tatt av flom i 2020. Den var bygd av gamle kreosotstolper som lå på steiner i hver ende og en stein midt på.*

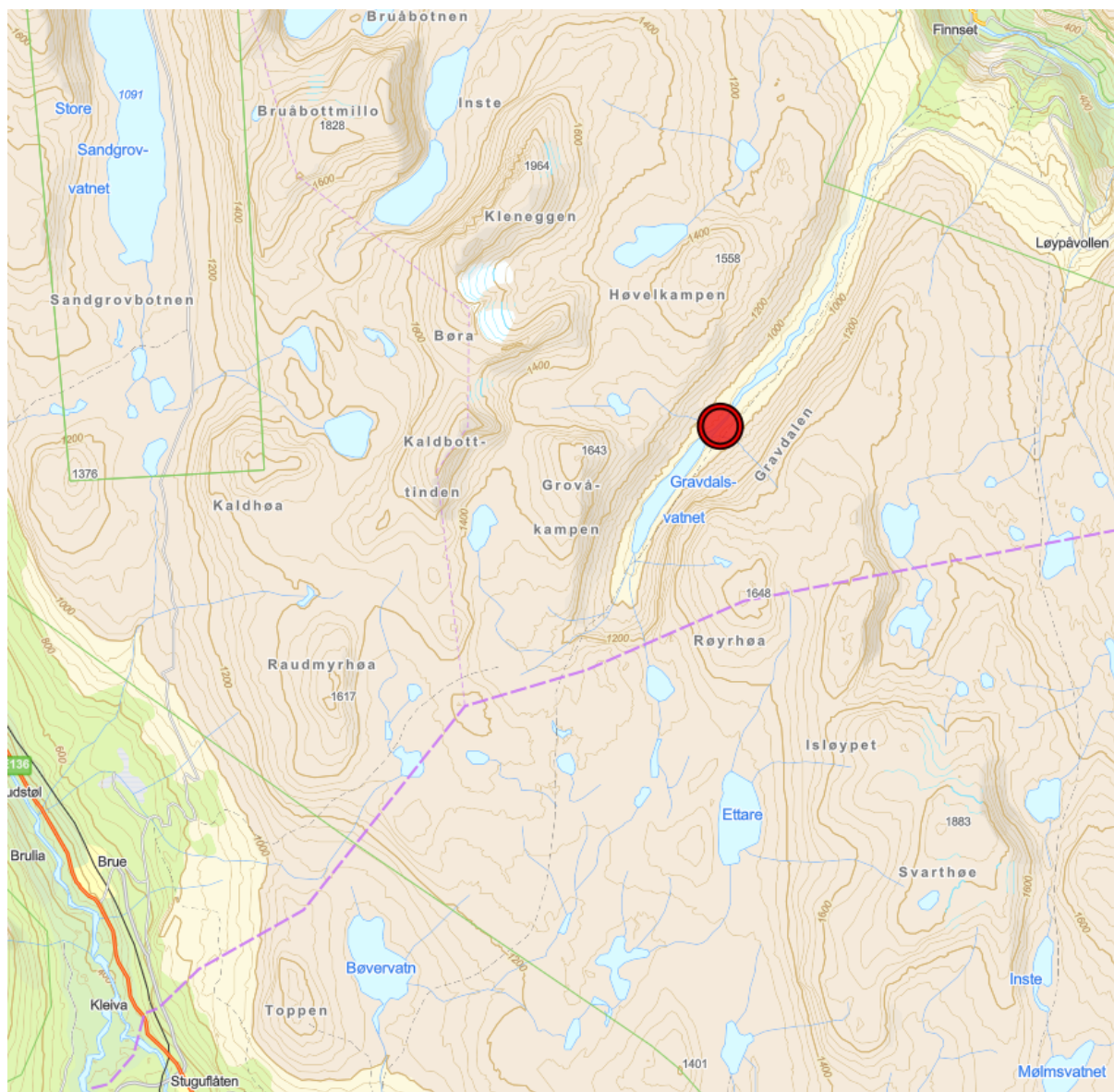
*Vi skal støpe tre brukar, brua skal heves 70 cm. fra nivået den var før for å få den flomsikker.*

*Bruk av brua med tanke på snøskred, dette er nevnt i Skred og flomrapporten til Skrid på side 2.*

*Transport av utstyr, til dette bruker vi helikopter. Dette blir i egen søknad.*

## Bru over Breimegå





Molde kommune startet saksbehandling kun etter plan- og bygningsloven. Saken ble oversendt villreinnemnda og nasjonalparkstyret etter at Statsforvalteren i Møre og Rosdal påpekte dette. Villreintutvalget har ikke fått saken til uttale.

#### **Statsforvalteren i Møre og Romsdal:**

Gravdalen ligg innanfor leveområdet for villrein, og inngår i område som er viktige som kalvings-, beite- og trekkområde. Villreinnemnda må difor få uttale seg til søknaden. Vi har vidare sendt saka dit, og avklart at dei handsamar på det grunnlaget. Kommunen bør legge til grunn at nemnda treng meir tid enn til 26.05.2026, som er fristen vi har fått. I og med at nasjonalparkstyret uansett treng tid til å handsame søknaden, bør det ligge til rette for å avtale ein tenleg frist for villreinnemnda.

Normalt ville Statsforvaltaren gått djupare inn i å drøfte omsyn til villrein, og som del av det avstemme oss opp mot sekretariatet for villreinnemnda. I vår uttale prioriterer vi no å tidleg klargjere samordningsbehova som følgjer av det ovanståande, og vil ikkje lande på ei klar til- eller fråråding.

Villreinomsyna skal vere berande for vedtak i nasjonalparkstyret, og villreinnemnda vil gi ei grundig vurdering. Desse elementa bør vere styrande for kommunen si handsaming, og vil vere retningsgivande for korleis vi vil vurdere vedtaka.

Ut over dette vil vi nøye oss med å oppmode kommunen til å bruke interne villreinfaglege ressursar, og minne om at kommunen må gjere ei grundig vurdering i samsvar med prinsippa i nml § 8-12.

#### Konklusjon

Framdrifta i saka vil avhenge av at Eikesdal Sameige sender søknaden til nasjonalparkstyret. Molde kommune må vente til nasjonalparkstyret har handsama saka, og elles legge stor vekt på villreinnemnda si uttale.

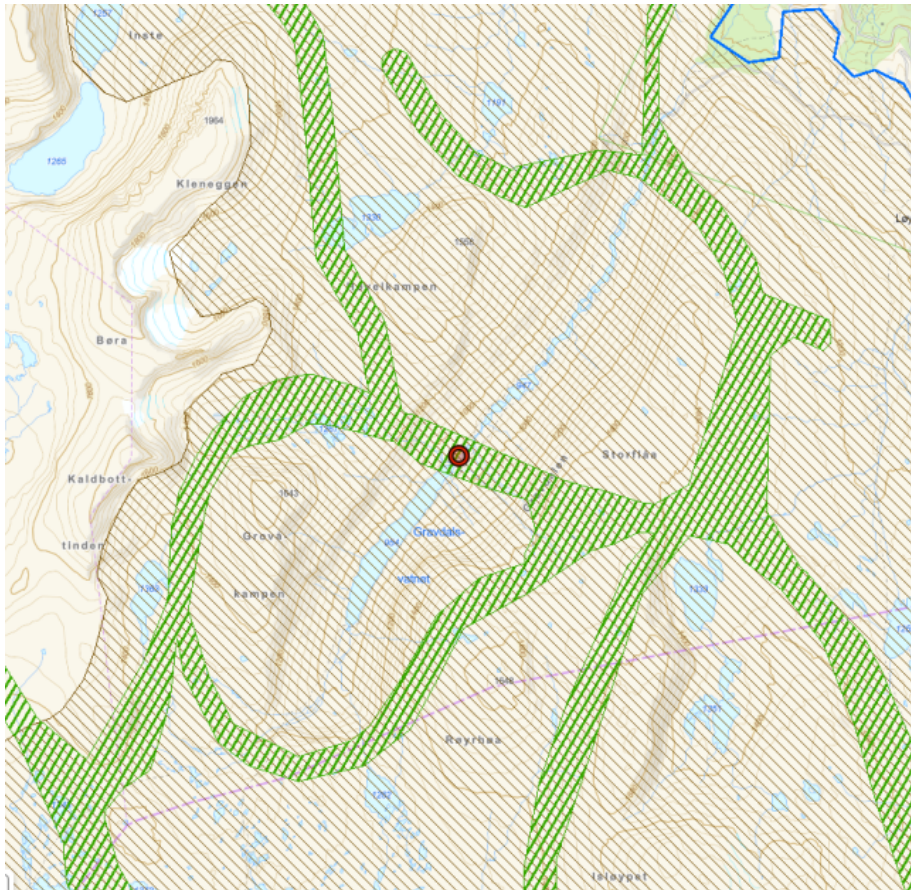
#### **Villreinnemnda:**

*Kommunen har i sin foreløpige vurdering ikke tatt med at tiltaket skjer innenfor et nasjonalt villreinområde, i kalvings- og oppvekstområde, samt i trekkvei for villrein. Dette er helt sentrale momenter i kommunens selvstendige vurdering av pbl. § 19-2 og av nml. §§ 8-12.*

*Arbeidet må nødvendigvis skje på sommeren og det skal benyttes helikopter til transport av brua. Helikoptertransport vil være forstyrrende i en sårbar tid. Med bakgrunn i at brua skal settes opp i et kalvings- og oppvekstområde så tilrårer nemnda at kommunen setter vilkår til at transporten må skje etter 1. juli. Villreinnemnda tilrårer at det settes vilkår slik at flyging i jakta unngås sånn at dyrene sikres mest mulig ro og beitetid i en stressende tid.*

Brua er plassert i et definert kalvings- og oppvekstområde og i et reinstrekk. Gravdalsområde er et fokusområde i kvalitetsnormarbeidet, der det sies:

*Fra Eikesdalen til Bjorli går det sti gjennom Gravdalen. Stien krysser flere viktige trekkpassasjer for trekk nordvestover. Trekket midt i dalen er ikke lenger i bruk, det er derfor ekstra viktig å opprettholde trekkene nord og sør i dalen. Det er utbyggingsplaner i både Eikesdalen og på Bjorli. Arbeidsgruppa er bekymret for at økt ferdsel inn i området vil påvirke trekket over Gravdalen negativt.*



### Verneformål – forskrift

Formålet med Dalsida landskapsvernområde er å:

1. Ta vare på et egenartet og vakkert naturlandskap med kulturminner etter fangst og beitebruk.
2. Ta vare på et sammenhengende leveområde til villreinen i Snøhettaområdet.
3. Ta vare på geologiske forekomster og landskapsformer.

1.3 Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til:

...

- g. Omlegging og opprusting av veier for jord- og skogbruksformål.
- h. Riving av seteranlegg.
- i. Gjerding i utmark og bygging av sankekvever.

§ 3.1.3 Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til:

- a. Oppføring av nye bygninger til landbruksvirksomhet og som ikke er i strid med verneformålet.
- b. Ombygginger og restaurering av eksisterende bygninger.
- c. Mindre tilbygg til eksisterende bygninger.

- d. Gjenoppføring av bygninger som går tapt ved brann eller naturskade.
- e. Gjenopptakelse av jordbruksdrift eller seterdrift på nedlagte setervoller.
- ...

## Forvaltningsplan

Forvaltningsplanen sier ingenting spesifikt om anlegg og tiltak i Dalsida LVO.

## Vurdering

Forvalter stiller seg bak villreinnemndas sekretær som skriver følgende i sin vurdering:

*Det bør vurderes om det er behov for brua når det finnes en sti på vestsiden av Breimegå som gir tilgang til Sameiets hytte. Etter sekretariatets forståelse så er stien på vestsiden eva elva lite brukt og lite synlig. Derfor brukes den oppmerkede DNT-stien som går gjennom hele Gravdalen. Det vurderes som fordelaktig at det kun er aktivitet på en side av elva og med tilgang via bru ved utløpet. Det gir best kanaliseringseffekt av ferdsel i dalen.*

*Sekretariatet vurderer at det er lite hensiktsmessig plassere brua lengre nord langs Breimegå mtp. at trekk skjer flere steder og at hovedtrekket skjer lengst nord i dalen.*

*Arbeidet må nødvendigvis skje på sommeren og det skal benyttes helikopter til transport av brua. Helikoptertransport vil være forstyrrende i en sårbar tid. Med bakgrunn i at brua skal settes opp i et kalvings- og oppvekstområde så bør kommunen sette vilkår til at transporten må skje etter 1. juli. Det bør også unngås flyging i jakta slik at dyrene sikres mest mulig ro og beitetid i en stressende tid.*

Forvalter har også innhentet opplysninger fra kjentfolk og oppsyn i området. Vurderingen er at bruken av Eikesdalen sameige sin bu er liten og at ferdselen er mest tjent med å bruke stien på sørøst-siden av vassdraget for å komme til området. Det er i all hovedsak lokale brukere av bua og dermed av den omsøkte brua.

Det har tidligere vært en enkel bru over åa, denne forsvant i flommen i 2020. I denne sammenhengen kan en bru likestilles med en bygning. Søknaden om gjenoppsetting kan derfor behandles etter § 3.1.3.d.

Oppsummering.

- Brua vil trolig ha liten betydning for ferdselen i området, utover lokal bruk
- Oppsettingsarbeidet må skje i perioden 1. juli til 20. august

**ST 25/2026 Delegerte vedtak**  
**ST 26/2026 Referatsaker**