



Vår saksbehandler
Ane Hoel

Referanse
ANHO/2015/960-9/K12

Behandles av	Utvalgssaksnr	Møtedato
Bygningsråd	16/11	07.03.2016

Avklaring av status på strekningen Dindalshytta - Pershøbrona

Vedlegg

- 1 Sak 17/93 - Utvalg for naturforvaltning - Barmarkskjøring i utmark i Oppdal kommune - dispensasjonspraksis - særlig vurdering av transport til Snøfjellstjønning.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Rundskriv T-1/96 Om lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, Miljøverndepartementet.
2. «Horisont Snøhetta», NINA Temahefte 51, 2013.

Saksopplysninger

Etter en interpellasjon i kommunestyret den 14.10.15 ble det fattet følgende vedtak: Kommunestyret ber om at bygningsrådet foretar en konkret vurdering av vegens standard og beskaffenhet på strekningen Dindalshytta – Pershøbrona, og på denne bakgrunn gjør vedtak om hvorvidt vegen er å anse som veg eller utmark i henhold til § 2 tredje ledd i lov om motorferdsel i utmark.

Strekningen det dreier seg om er ca 2 kilometer og går fra ca. 800 – 1000 m.o.h.

Utvalg for naturforvaltning behandlet i sitt møte den 25.5.1993 spørsmålet om samme strekningen skulle anses som veg eller utmark, og konklusjonen den gang var at den utbedrede traktorvegen måtte betraktes som utmark i forhold til lov om motorferdsel i utmark, jf. saksdokument 1 sak nr. 17/93. Dette innebærer at kjøring som ikke har direkte hjemmel i lov må tillates av kommunen. Den kjøringen som har direkte tillatelse reguleres av motorferdselloven § 4, og dreier seg blant annet om person- og godstransport i jordbruksnæring.

Siden 1993 har det vært utført vedlikehold og gjort utbedringer på veien som gjør at den i dag har en annen standard enn den hadde den gang, og dette er bakgrunnen for at det nå ønskes en ny vurdering. Ingenting av det som er gjort av arbeid på veien er omsøkt etter plan- og bygningsloven. Det vises da til at det er bygd en ny bro helt nede ved Dindalshytta, og at det også er lagt ned rør i veien og kjørt på grus andre steder.

Bygningsrådet var på befarings den 09.11.15, og gikk hele strekningen til fots.

I kommuneplanens arealdel er området hensynsone «bevaring av naturmiljø» som omfatter villreinens leveområde. Det er knyttet retningslinjer til hensynsonen hvor det heter at alle nye arealplaner, utbyggingsaker og inngrepssaker som kan påvirke villreinens levevilkår skal sendes til villreinnemnda og villreinutvalget for høring.

Grensen for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark går om lag 100 m innenfor der det parkeres biler på Pershøbrona.

Miljøfaglig vurdering

Dersom strekningen opp til Pershøbrona godkjennes som veg, må det påregnes at alle de som har egen nøkkel til bommen vil kunne ferdes fritt etter vegen. Det må derfor samla sett kunne forventes at det blir økt ferdsel inn i fjellområdet her.

I forbindelse med et større forskningsprosjekt om villrein, arealbruk og ferdsel i Snøhetta villreinområde i perioden 2009 – 2012 er det kommet fram resultater og anbefalinger om videre forvaltning av enkelte geografiske områder som er av stor betydning for villreinen. Dette er publisert i NINA temahefte 51 «Horisont Snøhetta». Soløyfjellet er et tangeområde mellom Åmotsdalen og Dindalen, og et viktig område for villreinen. Området mellom Snøfjellstjønnin – Åmotsdalen er beskrevet som sårbart og viktig som trekkområde, og det har stor betydning for villreinen i Snøhetta. I beskrivelsen av området står det at det er preget av en god del ferdsel og hytter. Bruk av veg, hytter, turstier og snøscooterløype er dokumentert å være relativt beskjedent senhøstes og vinterstid, men det ser likevel ut til å redusere villreinens tilgjengelighet til dette tangeområdet. Videre heter det i anbefalingene at ytterligere infrastruktur i området må hindres slik at tilgangen til Soløyfjell-området ikke blir avskåret, og at situasjonen her må følges videre.

Kunnskapsgrunnlaget for å vurdere virkninger for villreinen må sies å være tilstrekkelig, og ytterligere utredninger er ikke nødvendige, jf. Naturmangfoldloven §§ 8 og 9.

Med bakgrunn i de anbefalingene som er gitt i «Horisont Snøhetta» for fortsatt å sikre villreinens bruk av Soløyfjellområdet, frarådes det å godkjenne strekningen opp til Pershøbrona til veg og derigjennom tilrettelegge for økt ferdsel inn i dette området, jf. Naturmangfoldloven § 10 om samlet belastning på økosystemet.

Vurdering

Når en skal ta stilling til om en strekning er å anse som veg eller ikke er det lov om motorferdsel i utmark som må brukes. § 2 i denne loven inneholder definisjoner som må legges til grunn når en skal ta stilling til om loven kommer til anvendelse eller ikke. Dersom en strekning faller inn under definisjonene i denne bestemmelsen, kommer lov om motorferdsel i utmark til anvendelse, og dersom strekningen faller utenfor definisjonene, kommer loven ikke til anvendelse.

I denne saken må en foreta en tolkning av bestemmelsen sett opp mot en vurdering av strekningens beskaffenhet, og dermed konkludere.

I bestemmelsen skilles det mellom innmark og utmark, og det er ingen tvil om at vi på aktuelle strekning er i utmark.

Videre står det at:

«Veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark. Det samme gjelder opparbeidd veg som ikke er brøytet for kjøring med bil.»

Når en går strekningen fra Dindalshytta til Pershøbrona til fots, kan man ut ifra ordlyden i bestemmelsen fort konkludere med at denne er opparbeidet for kjøring med bil. I så fall kommer ikke loven til anvendelse.

I et rundskriv utgitt av Miljøverndepartementet, T/1-96, samt i kommentarene til loven står det imidlertid at det alltid vil bero på en konkret vurdering hvorvidt en strekning er å anse som veg eller ikke. I rundskrivet står det at for å anses som veg må den være opparbeidet for vanlig personbil, og ikke en firehjulsdrevet jeep. Traktorveger er ikke å regne som veg.

Slik strekningen fremstår i dag, med nedlagte rør og stikkrenner, kan det være tvilsomt om det er fremkommelig med personbil eller ikke. Dette er avhengig av tidspunkt på året og vær/føre. Dersom en kun på bakgrunn av dagens standard skal vurdere spørsmålet, kan man derfor konkludere med at strekningen har standard som veg og ikke utmark. Etter rådmannens syn blir imidlertid en slik vurdering og konklusjon for enkel. En kan ikke se bort i fra den standard som var på vegen for noen år tilbake og den vurdering som ble foretatt av Utvalg for naturforvaltning i 1993, sett i sammenheng med at all utbedring på vegen har foregått uten tillatelser.

Dersom en skal bygge en veg av denne lengde, legger rådmannen til grunn at kommunen med hjemmel i plan og bygningsloven krever at det skal utarbeides reguleringsplan for området. I fjellområder er det flere berørte interesser som skal ha mulighet til å uttale seg før det fastsettes om man vil ha veg eller ikke, blant annet villreinnemda og villreinutvalget. Det er ikke ulovlig å drive vedlikehold av et kjørespor i utmark for å rette opp skader etter flom o.l, men dersom man skal gjøre utbedringer som øker standarden, er dette søknadspliktige tiltak etter plan- og bygningsloven. Det samme gjelder dersom en vil bygge en bro, slik det er gjort helt nederst på strekningen.

Når det nå skal tas stilling til om strekningen fra Dindalshytta til Pershøbrona er veg eller kjørespor, så må en etter rådmannens syn vurdere hvordan kvaliteten hadde vært dersom de ikke omsøkte utbedringer ikke hadde skjedd. I motsatt fall vil en åpne for en praksis med at gradvise utbedringer kan føre til bygging av veger som i utgangspunktet er søknadspliktig etter plan og bygningsloven.

Det er liten tvil om at da motorferdselloven ble innført og enda tidligere enn det, var strekningen fra Dindalshytta opparbeidet for å være fremkommelig med hest og traktor. Således var det ingen tvil om at dette var å anse som utmark. Da saken ble behandlet i utvalg for naturforvaltning i 1993 kom det også frem at det hadde foregått ulovlige utbedringer på strekningen, senest i 1990. Det ble da vurdert slik at ulovlig utbedring ikke kunne føre til at denne strekningen skulle behandles forskjellig fra andre tilsvarende strekninger. Dette var bakgrunnen for av utvalget da fastslo at strekningen skulle anses som utmark.

De samme vurderinger må legges til grunn i dag. Å fastslå at denne strekningen nå har blitt en vei fordi det er foretatt søknadspliktige utbedringer uten å søke om tillatelse, vil føre til en svært vanskelig og uoversiktlig praksis i kommunen. En kan ikke belønne ulovligheter med tillatelser.

Rådmannen er etter dette av den oppfatning at strekningen ikke er opparbeidet for kjøring med vanlig personbil, og at motorferdselloven kommer til anvendelse.

Rådmannen har imidlertid ikke tatt stilling til hva strekningen bør være i fremtiden, men det presiseres at dersom det er slik å forstå at en ønsker å lage en vei på strekningen bør dette skje med en fremgangsmåte som er i tråd med regelverket. Det anbefales i så fall at det fremmes et privat forslag til reguleringsplan i området, jfr. pbl kap 12 . En vil da sikre at alle berørte interesser blir hørt, og en vil sikre likebehandling for andre fjellområder som ønsker veg i utmark.

Rådmannens tilråding

Bygningsrådet gjør slikt vedtak:

Oppdal kommune anser strekningen fra Dindalshytta til Pershøbrona som utmark, jf. lov om motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag § 2 tredje ledd.

Det kan ikke foretas ytterligere utbedringer/vedlikehold på strekningen uten etter godkjenning fra Oppdal kommune.

Saksprotokoll i Bygningsråd - 07.03.2016

Behandling

Kari Toftaker ba bygningsrådet ta stilling til sin habilitet i saken.

Forslag fra Ola Skarsheim (SP):

Bygningsrådet fremmer forslag om at strekningen fra Dindalshytta til parkeringen ved Pershøflata er å definere som en vei. Grunnlaget er at den ble brukt som vei fra 1950-tallet og utover. Veien var etablert da loven om motorisert ferdsel i utmark kom i 1983. Dette er en ny politisk vurdering av vedtaket som ble fattet i 1993.

Vedtaket

Kari Toftaker ble enstemmig erklært habil (6 st.).

Det ble stemt alternativt mellom forslag fra Ola Skarsheim og rådmannens tilråding.

Forslag fra O. Skarsheim ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer (mindretall: V, AP, H v/ Liv S. Reitan).

Vedtaket blir som følger:

Bygningsrådet fremmer forslag om at strekningen fra Dindalshytta til parkeringen ved Pershøflata er å definere som en vei. Grunnlaget er at den ble brukt som vei fra 1950-tallet og utover. Veien var etablert da loven om motorisert ferdsel i utmark kom i 1983. Dette er en ny politisk vurdering av vedtaket som ble fattet i 1993.