



Naturvernforbundet i Nordland

Postboks 1447  
8602 MO I RANA

Deres ref.:

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):  
**009/16265 ARE-NP-MD**

Dato:  
**08.06.2010**

Arkivkode:  
**423.518**

## **Holmvassdalen naturreservat – Klage på dispensasjon til motorferdsel i forbindelse med vedlikeholdsarbeid på anleggsveg Holmvassås**

Det vises til Deres klage av 24. november 2009, e-poster av 14. 15. og 16. desember 2009, brev av 25. november 2009 vedlagt bilder fra Holmvassdalen, samt brev av 22. desember 2009 med supplerende merknader til saken. Det vises i tillegg til øvrig korrespondanse i saken. Klagen gjelder Fylkesmannen i Nordland sitt vedtak om dispensasjon for motorferdsel i forbindelse med vedlikeholdsarbeider langs den gamle anleggsvegen til Holmvassåsen. Fylkesmannen har i sin vurdering av klagen funnet å opprettholde sitt tidligere vedtak, og klagen er derfor sendt Direktoratet for naturforvaltning for endelig avgjørelse, jf fvl § 34.

Direktoratet har etter at klagen ble oversendt fra fylkesmannen mottatt e- poster fra naturvernforbundet v/ Jostein Lorås datert 19. og 22. mai 2010.

Direktoratet beklager at vi på grunn av stor saksmengde ikke har fått behandlet saken tidligere.

### **Bakgrunn for saken**

I e-post av 10. november 2009 søkte Jernbaneverket Region Nord om tillatelse til å benytte maskinelt utstyr i Holmvassdalen naturreservat i forbindelse med utbedring av anleggsveg over Holmvassåsen. Det ble i søknaden opplyst om at det skulle benyttes lett beltegående gravemaskin, ca. 5 - 7,5 tonn, samt en liten traktor med henger. Utstyret skulle i følge søknaden benyttes til å få veien utbedret ved utskifting av eksisterende stikkrenner, samt tilførsel av masse for omfylling. Stikkrennene skulle dimensjoneres til nedre grense i forhold til antatt kapasitet. Det var også behov for å fjerne noen trær som står i veibanen, samt gjenfylling av grus i noen dype hjulspor i veien.

Det er i tillegg via Statskog som grunneier opplyst at Jernbaneverket vil sette opp bom på veien når vegutbedringen i sin helhet er ferdigstilt.

---

**Besøksadresse:**

Tungasletta 2

**Postadresse:**

Postboks 5672 Sluppen  
N-7485 Trondheim

**Telefon:**

73 58 05 00

**Telefaks:**

73 58 05 01

**Videokonf:**

73 90 51 40

**Internett:**

[www.dirnat.no](http://www.dirnat.no)

**E-post:**

[Postmottak@dirnat.no](mailto:Postmottak@dirnat.no)

**Saksbehandler:**

Marte Eliasson

**Telefon:**

73 58 08 37



I brev av 13. november 2009 fikk Jernbaneverket dispensasjon for nødvendig motorferdsel langs den gamle anleggsvegen til Holmvassåsen, i medhold av verneforskriften § 5, pkt. 2 b). Det ble blant annet satt vilkår om at det kun kan benyttes en liten traktor med henger og en lett beltegående minigravemaskin med maksimal størrelse på 4, 5 tonn. Bredden på den beltegående gravemaskinen skulle ikke gå utover vegtraseens bredde. Det ble videre vist til verneforskriftens § 4 pkt 12 hvor det fremgår at gammel anleggsveg til Holmvassås kan vedlikeholdes med standard pr. 2004. Fylkesmannen opplyste at vegen på vernetidspunktet var i sporadisk bruk av Jernbaneverket, samt eierne av de gamle vokterboligene på Holmvassåsen. I forbindelse med Jernbaneverkets etablering av automatiseringsanlegg på Nordlandsbanen vil det bli økt behov for bruk av den gamle anleggsvegen. På barmark vil det dreie seg om bruk av servicebiler med spesialutstyr som kjøres inn til jernbaneanlegget for vedlikehold og ved akutte feilmeldinger på automatiseringsanlegget. Fylkesmannen uttalte i den forbindelse at det er klart ønskelig at den gamle anleggsvegen blir brukt som adkomstveg til jernbaneanlegget fremfor skogsbilvegen som går inn i reservatet på vestsida av jernbanen. Skogsbilvegen går gjennom et særlig sårbart område med hensyn til naturverdier.

Under forutsetning av at vedlikeholdet blir utført i samsvar med nærmere gitte retningslinjer, anså fylkesmannen at vedlikeholdet lå innenfor forskriftens rammer.

Fylkesmannens vedtak ble påklaget av Naturvernforbundet i Nordland i brev av 24. november 2009.

### **Klagen**

I klagen anføres det at vegarbeidet som nå er planlagt i naturreservatet vil medføre at standarden på den gamle anleggsvegen vil bli mye høyere enn i 2004, og dermed bryte med verneforskriftens § 4 pkt. 12 hvor det heter at "Gammel anleggsvei til Holmvassås kan vedlikeholdes med standard pr. 2004". Etter Naturvernforbundet sin vurdering er eksisterende kjørespor et resultat av ulovlig kjøring de siste tjue årene, da togstoppet på Holmvassås ble fjernet. Dette viser at veien fortsatt kan anvendes til motorferdsel uten noen som helst fysiske utbedringer. Naturvernforbundet stiller seg på dette grunnlag undrende til nødvendigheten av utbedringer i form av utskiftinger av stikkrenner og fylling av masse i hull i vegbanen. Begrunnelsen for opprustingen av veien hevdes å være dårlig dokumentert.

Naturvernforbundet har synfart området og konstatert at det på begge sider av eksisterende trase i reservatet er felt ca 185 trær, hovedsaklig bjørk. Høyden på trærne er fra 1- 6 meter. Noen trær er felt ganske langt fra kjøresporet mens andre trær nær kjøresporet er bevart, og dette tyder etter Naturvernforbundets sin mening at det ikke er utelukkende fremkommeligheten som er motivet for fellingen.

Når det gjelder det påbegynte arbeidet utenfor reservatet, har jernbaneverket i følge Naturvernforbundet benyttet en tung gravemaskin som stedvis har ødelagt nåværende veidekke og dessuten har breiere sporføring enn en vanlig personbil. Maskinen som har vært benyttet veier 4,6 tonn og er altså tyngre enn det som det er gitt dispensasjon for innenfor reservatet. Befaringen utenfor reservatet har stedvis avdekket store skader i vegbanen, torv og



vegetasjon er blitt fjernet i forbindelse med nedgraving av hver enkelt stikkrenne. Innenfor reservatet vil det utvilsomt kunne oppstå liknende skader og dette vil være i strid med verneforskriftens § 3 pkt 1 hvor det heter at vegetasjonen er fredet mot skade og ødeleggelse.

Verneformålet med Holmvassdalen naturreservat er å bevare arter, naturtyper, økosystemer og et stort biologisk mangfold i et relativt lite påvirket naturområde. Uberørthet er da i følge Naturvernforbundet viktig for at habitater ikke skal forsvinne, økosystemer skal fungere og for at levedyktige populasjoner av de ulike artene skal bestå. Naturvernforbundet opplyser at da reservatet ble opprettet 19. desember 2009 var 49 rødlistearter dokumentert. I dag er det trolig ca 70 arter, i tillegg til ca 10 sopparter av slekta Entoloma som trolig er nye for vitenskapen. Utbedring av veien vil kunne true disse naturverdiene og er derfor ikke i samsvar med verneformålet.

Naturvernforbundet ber primært om at dispensasjonen oppheves, subsidiært at utbedringen skjer skånsomt og i samsvar med forskriften. Det bes også om at klagen gis oppsettende virkning, da arbeidet er påbegynt utenfor reservatet. Det oppfordres til at det avholdes befaringsreiser hvor Naturvernforbundet får delta. Fylkesmannen oppfordres snarest til å informere hytteeiere om at alt felt trevirke i reservatet skal ligge urørt. Naturvernforbundet stiller seg undrende til at fylkesmannen utsteder dispensasjoner som etter deres mening går utover verneformålet før arbeidet med forvaltningsplanen for reservatet er påbegynt.

Den 25. november 2009 ble det oversendt tilleggsmateriale med bilder som viser skadene på vegen utenfor reservatet. Det ble også bedt om at fylkesmannen stoppet veiarbeidet umiddelbart. Også i e-poster datert 14. og 15. november kontaktet Naturvernforbundet fylkesmannen på nytt. Det etterlyses blant annet svar på deres henvendelser og det opplyses at Jernbaneverket allerede har vært inne i reservatet og lagt ned 21 stikkrenner.

### **Forberedende klagebehandling**

Fylkesmannen behandlet klagen den 18. desember 2009. Det presiseres at fylkesmannen er opptatt av å sikre verneverdiene samtidig som at drifting av jernbanen skal kunne foregå, slik forutsetningen var da området ble vernet. Automatiseringsanlegget vil øke sikkerheten på Nordlandsbanen og jernbanen er et transportmiddel som er gunstig for miljøet. Det fremheves at valg av alternativ trase vurderes som en dårligere løsning fordi den aktuelle skogsbilveien ikke fører helt frem. Det må da benyttes terrenggående kjøretøy den siste delen, noe som potensielt kan gjøre stor skade på vegetasjonen. Skogsbilveien går dessuten gjennom noe av det mest artsrike og sårbare området i reservatet.

Med vedlikehold mener fylkesmannen arbeid på veien i slikt omfang at veien blir fremkommelig for sitt formål, jf verneforskriftens § 4 pkt 12. Siden behovet for vedlikehold av automatiseringsanlegget til Jernbaneverket er lite og det ikke er forventet å oppstå mange akutte situasjoner, er det bare mindre vedlikeholdsarbeider som tillates på vegen. Standarden vil i følge fylkesmannen ikke heves i vesentlig grad. Gamle stikkrenner av sementsrør og stein erstattes med plastrør og noen større hull i vegbanen skal fylles med grus.

Vegetasjonsregulering skal bare kunne foretas der greiner og trær kommer i direkte konflikt



med selve veibanen, i tillegg til der hvor stikkrørene skal skiftes ut. Det vises til at fylkesmannen har satt mange vilkår for sin dispensasjon. Fylkesmannen fant at den dispensasjonen som var gitt var innenfor det som forskriften ga hjemmel og at det dermed ikke var grunnlag for å omgjøre sitt tidligere vedtak. Det var derfor heller ikke grunnlag for å gi klagen utsettende virkning. De vurderinger som ble foretatt i forbindelse med vedlikeholdsbegrepet ble opprettholdt og saken ble derfor oversendt til direktoratet for endelig avgjørelse.

### **Etterfølgende opplysninger**

I e-post mottatt den 22. mai 2010 fra Naturvernforbundet ved Jostein Lorås blir det oversendt bilder som viser omfanget av masse som er utkjørt. Det opplyses om en gapahuk, ca 5 meter fra anleggsveien. Gapahuken opplyses å ligge i et svært sårbart område, og Naturvernforbundet anmoder fylkesmannen og direktoratet om at den flyttes helst innen 2010. En standardheving av anleggsveien vil også kunne medføre økt ferdsel i reservatet, dette vil kunne gi uante følger for dyre- og planteliv.

I e-post mottatt den 22. mai 2010 fra Naturvernforbundet v/Lorås blir det oversendt bilder som viser omfanget av masse som er utkjørt. Det opplyses også at ca 20 stikkrenner er nedgravd med relativt grov dimensjon. Naturvernforbundet er ikke i tvil om at fylkesmannen sitt vedtak går langt utover det forskriften gir rom for.

### **Direktoratet sin vurdering**

Klageinstansen kan etter forvaltningslovens § 34 prøve alle sider av en sak ved klagebehandling, herunder ta standpunkt til nye omstendigheter. Klageinstansen kan selv treffe vedtak i saken eller oppheve vedtaket og sende saken tilbake til underinstansen til helt eller delvis ny behandling.

Holmvassdalen naturreservat ble vernet ved kgl res av 19. desember 2008. Formålet med vernet var blant annet å bevare et relativt lite påvirket naturområde med dets samlede naturvariasjon i form av arter, naturtyper, økosystemer og et stort biologisk mangfold.

Den 1. juli 2009 trådte naturmangfoldloven i kraft og naturvernloven ble opphevet. Selv om naturvernloven ble opphevet, gjelder verneforskrifter vedtatt i medhold av den inntil Kongen bestemmer noe annet, jf nml § 77 første punktum.

Det klages i foreliggende sak på dispensasjon som er gitt til motorferdsel i forbindelse med vedlikeholdsarbeid på gammel anleggsveg til Holmvassås, jf verneforskriftens § 5 pkt 2 bokstav b). I følge denne bestemmelsen kan forvaltningsmyndigheten gi dispensasjon til nødvendig motorferdsel i forbindelse med vedlikehold av anlegg og bygninger som var i bruk på fredningstidspunktet. Direktoratet oppfatter klagen dit hen at det ikke er selve tillatelsen til motorferdsel som påklages, men vilkåret som er satt i dispensasjonen om at gravemaskin ikke kan ha større vekt enn 4,5 tonn. Naturvernforbundet mener en slik vekt vil kunne medføre spor som ødelegger både synlig vegetasjon og soppmycel i bakken.



I forvaltningsretten finnes det ulovfestede regler som gir adgang til å sette vilkår i en forvaltningssak uten at dette fremgår av hjemmelsgrunnlaget. I korthet kan man si at det er adgang til å sette vilkår som har saklig sammenheng med den begunstigelse som skal gis. Saklig sammenheng er det hvis vilkåret bidrar til å fremme formålet med vedkommende støtte eller avvergingstiltak, eller avverger skadevirkninger som en gitt tillatelse kan få. Vilåret om en maksimal størrelse på gravemaskinen på 4,5 tonn er etter direktoratet sin vurdering lovlig da størrelsen på gravemaskinen vil kunne ha betydning for skadene tillatelsen til motorferdsel kan medføre på vegetasjonen. Naturvernforbundet mener imidlertid at vilkåret ikke er strengt nok og at en maskin med denne størrelse vil kunne gjøre en betydelig skade.

Verneforskriften åpner for at vedlikeholdsarbeid kan utføres på anleggsveien til Holmvassås, jf § 4 pkt 12. Slikt vedlikeholdsarbeid forutsetter etter direktoratet sin vurdering bruk av maskiner av et visst omfang. En gravemaskin på maksimalt 4,5 tonn er ikke en stor gravemaskin, men den vil kunne skade vegetasjonen og terrenget slik alle motorkjøretøyer kan gjøre. Direktoratet mener å ha kunnskap nok om hvilke skader en slik maskin vil kunne påføre terrenget og vegetasjonen jf nml § 8, men mener at man i verneprosessen ga aksept for at mulige terrengskader da vernet ikke ble ansett som et hinder for både kjøring på og vedlikehold av veien. Direktoratet kan ikke se at vedlikeholdsarbeidet kan ha vært utført ved bruk av teknikker eller driftsmetoder som ikke vil kunne skade naturmangfoldet i en viss utstrekning, jf nml § 12. Det hensiktsmessige måten å utføre vedlikehold på vei på, er ved bruk av maskiner egnet for uttak og transport av masse. Behovet for bruk av maskiner av denne størrelse til vedlikeholdsarbeid vil være forholdsvis sjelden, så direktoratet mener at den samlede belastningen, jf nml § 10, ved bruk av denne typen av maskiner må kunne tolereres når verneforskriften har gitt åpning for at vedlikeholdsarbeid kan gjennomføres uten dispensasjon, jf § 4 nr 12. Direktoratet finner derfor på bakgrunn av de avveininger som har vært foretatt i forbindelse med den relativt nylig avsluttede verneprosessen, ikke å gi Naturvernforbundet medhold i at fylkesmannen sitt krav om maksimal størrelse på gravemaskin må være strengere.

I forbindelse med at fylkesmannen ga ovennevnte dispensasjonen til motorferdsel ga fylkesmannen også en fortolking av hvilket arbeid de mente lå innenfor vedlikeholdsbegrepet i verneforskriftens § 4 pkt 12. Fylkesmannen mente at dersom arbeidet ble utført i samsvar med deres tolking av vedlikeholdsbegrepet, vil arbeidet kunne utføres uten dispensasjon. Grusing av de største hullene i veibanen og felling av trær som var i direkte konflikt med selve veibanen, samt trær på veiens skulder som kom i konflikt med utbedring av eksisterende stikkrenner, mente fylkesmannen falt innenfor vedlikeholdsbegrepet. Det ble presisert at trevirke som ble felt skulle ligge igjen for naturlig nedbryting. Også utskifting av eksisterende stikkrenner skulle kunne erstattes med stikkrenner i plast med en dimensjonering i nedre grense i forhold til antatt kapasitet skulle kunne utføres. Oppgravd masse i forbindelse med utskifting av stikkrennene, skulle kunne benyttes til fyll i tillegg til innkjørt grus. Torv skulle legges til side/over rørenes ender.

Verneforskriften gir ikke noen definisjon av hva som menes med vedlikehold av vei, men direktoratet mener at fylkesmannen sin beskrivelse av hvilke arbeider som kan utføres,



normalt er å betrakte som vegvedlikehold. Fylling av masse/grus i hull i veibanen vil vanligvis betraktes som vegvedlikehold, mens skifte av dekke på hele eller deler av veien faller utenfor. Likeledes vil anleggelse av nye grøfter, utretting av svinger og utvidelse av kjørespor i bredden ikke betraktes som vedlikehold. Arbeid på vei som medfører at veien endrer karakter helt eller delvis, vil heller ikke omfattes av vedlikeholdsbegrepet.

Fylkesmannen ga samtidig med dispensasjonen til motorferdsel også uttrykk for hvordan de mente vedlikeholdsbegrepet i verneforskriftens § 4 pkt 12 skulle forstås. Slike generelle lovtolkninger er ikke enkeltvedtak og kan ikke påklages, jf fvl § 28 jf § 2b). Fylkesmannen sitt vedtak om dispensasjon for motorferdsel i forbindelse med vegvedlikeholdet er derimot et enkeltvedtak som er gjenstand for klagebehandling. Direktoratet tar derfor fylkesmannen sin fortolkning av vedlikehold av vei til etterretning, jf verneforskriftens § 4 pkt 12.

Direktoratet mottok i e-post den 22. mai 2010 bilder av det utførte vegvedlikehold av anleggsveien til Holmvassås. Dersom Naturvernforbundet mener at Jernbaneverket sitt arbeid på vegen er så omfattende at det ikke er å betrakte som vedlikehold, kan det igjen tas kontakt med fylkesmannen som forvaltningsmyndighet. Finner fylkesmannen at det utførte arbeidet ikke kan anses som vedlikehold i samsvar med de retningslinjer som er gitt, må fylkesmannen vurdere om det er hjemmel for å gi dispensasjon til tiltaket eller om det er aktuelt å sanksjonere tiltaket som ulovlig inngrep, for eksempel ved retting, nml § 69.

Direktoratet har på bakgrunn av ovennevnte fattet følgende

Vedtak:

Fylkesmannen i Nordland sitt vedtak datert 13. november 2009 stadfestes.  
Vedtaket er endelig og kan ikke påklages i forvaltningen.

Med hilsen

**Direktoratet for naturforvaltning**

Berit Lein  
Direktør for arealforvaltningsavdelingen

Knut Fossum

Kopi til:  
Jernbaneverket Region Nord  
Grane kommune  
Statens naturoppsyn v/ Fjelltjenesten avd. Mosjøen

Vollanveien 40 8663 MOSJØEN  
Industriveien 2 8680 TROFORS  
Mosjøen

