



Prosjektbeskrivelse for Kjørespor Regnåsen

For gjennomføring av restaurering

Av Suzanne Wien





Statsforvalteren i Innlandet

Forfatter(e): Suzanne Wien

Forsidebildet: Deler av kjøresporet i Regnåsen-Hisåsen naturreservat
Foto: Suzanne Wien

Innhold

Kjørespor Regnåsen.....	3
Beskrivelse av prosjektet:	3
Kontaktpersoner	3
Beskrivelse av restaureringen:.....	3
Hensyn	5
Påvirkning utenfor restaureringsområdet.....	5
Mål.....	5
Motorferdsel.....	5
Kommunikasjon	5
Kriterier for tilfredsstillende utført arbeid:	6
Vedlegg.....	7

Kjørespor Regnåsen

Beskrivelse av prosjektet:

Prosjektet er lokalisert i Trysil kommune, i og utenfor Regnåsen-Hisåsen naturreservat (figur 1).

I forbindelse med klimagassovertvåking i Regnåsen-Hisåsen NR ble det brukt et amfibiekjøretøy som etterhvert viste seg å gjøre skader på underlaget. Kjøretøyet brøt gjennom toppdekket, noe som førte til erosjon. Dette har resultert i et ca. 2 km langt kjørespor inn til, og inn i, Regnåsen-Hisåsen NR. Det er dette vi nå ønsker å rette opp i.

Kontaktpersoner

Statsforvalteren i Innlandet har ansvaret for prosjektet. Kontaktperson er Suzanne Wien. Statens naturoppsyn følger opp prosjektene i felt. Kontaktperson er Kjølvs Øystein Falklev. Statskog er grunneier. Kontaktperson er Rune Aamold.

Tabell 1. Oversikt over kontaktpersoner

Rolle	Navn	Telefonnummer
Ansvarlig hos oppdragsgiver	Suzanne Wien	97 08 30 88
Feltansvarlig	Kjølvs Øystein Falklev	95 16 50 85
Grunneierkontakt	Rune Aamold	48 13 44 20

Beskrivelse av restaureringen:

Ønsket oppstart er uke 40, dvs. 2. oktober.

Slutføringsdato er satt til 30.10.2023.

Budsjettet er satt til 600 000 kr eks mva. Tilbud som er over budsjett vil bli avvist.

Tabell 2. Oppsummering av arbeidet som skal utføres

Kjørespor som skal pusses	2220 meter
Kokosnett som skal legges	Ca. 540 meter
Renner som skal lages	3
Demninger som skal lages av felte trær	9
Torvdemninger som skal lages	25
Demninger som skal lages av medbrakt plank	11
Revegetering	Minimum 10 timer

Det er ønskelig å gjøre kjøresporet så usynlig som mulig, og legge til rette for at naturen raskt tar tilbake området. Det er i hovedsak fire typer tiltak vi ser for oss å gjennomføre:

Pussing:

Gravemaskinene bruker pusseskuffen for å gjøre overflaten jevn igjen. Dette alene ser vi for oss at vil fungere godt på områdene uten stor hellingsgrad. Det skal tilstrebes å få kjøresporet til å passe inn med områdene rundt, og jevne ut oppkjøringer i svinger og mot kantene på sporet. Pussing og glatting må gjøres på mer eller mindre hele strekningen. Se informasjon på grøftene i Field Maps (røde linjer). Her er det beskrevet mer i detalj om de strekningene som er merket med «pusses» skal pusses hele eller deler av strekningen.

Kokosnett:

På grunn av erosjonen og områder med større hellingsgrad, ser vi for oss å bruke kokosnett på de mest utsatte delene av kjøresporet. Vi ser for oss at nettet vil hjelpe til å holde massene på plass ved regnskyll, og samtidig bidra til raskere rekolonisering av stedeigne arter, som også vil bidra til å hindre ytterligere erosjon. Hvor det skal være kokosnett er avmerket på grøftelaget (røde linjer) i Field Maps. Anbefaler å se nærmere på informasjonen som ligger her, da noen av strekningene ikke skal dekkes i helhet. Nettene må være minst 2 meter brede.

Avledere:

Vi ser for oss å legge ned trestammer, grave renner, eller bygge torv- og plankedemninger som har som funksjon å lede vann ut av kjøresporet, og inn på mer intakt vegetasjon. Vi ser for oss at dette vil bidra til å avlaste kjøresporet, til det får grodd mer til. Trestokkene må legges langt nok ned i sporet til at vann ikke vil renne under, men ikke så langt ned at vannet renner over. Disse elementene er markert i demningslaget i Field Maps, som svarte prikker. Typen demning står i informasjonen på hver prikk. Tredemning kan vise til både av lokalt tre og medbrakt plank. Det kan også

ligge tilleggsinfo der, så vi anbefaler å bruke Field Maps eller ArcGIS Online til å studere prosjektet.

Revegetering:

Det skal i tillegg gjøres en innsats på revegetering. Først og fremst ved å ta vare på, og strekke ut, eksisterende toppvegetasjon, men også ved å strø torvmoser i det restaurerte kjøresporet. Dette gjøres ved å samle inn håndfuller av torvmoser fra myrene ved siden av kjøresporet, og deretter spre disse håndfullene over det restaurerte kjøresporet. Det skal settes av minimum 10 timer til denne innsatsen, og skal gjøres på hele lengden av kjøresporet, med særlig innsats der det er lagt ned kokosnett. Torvmosene skal legges under kokosnettet.

Hensyn

Det er ikke registrert kulturminner, eller viktige arter og naturtyper i restaureringsområdet. Dersom maskinfører oppdager kulturminner, eller andre ting som en er usikker på, skal straks oppdragsgiver, eller SNO kontaktes, og arbeidet midlertidig stanses.

Det vil ikke bli tatt spesielle hensyn i for eksempel jaktperioder.

Påvirkning utenfor restaureringsområdet

I dette tilfellet er det ikke sannsynlig at restaureringen i seg selv vil påvirke områder som ligger utenfor restaureringsområdet nevneverdig negativt.

Mål

Hovedpoenget med tiltaket er å få stanset erosjonen i kjøresporet, og tilbakeføre det til natur, samt tilrettelegge for rask tilvekst av vegetasjon.

Motorferdsel

Det kreves bruk av jernhest ved behov for frakt. Det skal utvises så stor forsiktighet som arbeidene tillater under ferdsel og anlegg på myra. Det forventes at entreprenør gjør nødvendige tiltak for å forhindre ytterligere kjørespor i forbindelse med prosjektet.

Kjøring med jernhest skal begrenses til et minimum, og er kun tillatt for å frakte utstyr som drivstoff, og andre tunge objekter, som ikke kan bæres, inn på myra. Kjøretøy skal ikke brukes til persontransport, eller transport av lett utstyr. Det er ønskelig at påfyll av drivstoff planlegges godt.

Kommunikasjon

Det forventes kontinuerlig oppdatering av Field Maps, samt en kort, ukentlig, skriftlig oppsummering av fremdriften. Denne rapporten skal sendes til oppdragsgivers representant, **Suzanne Wien**, på suzanne.wien@statsforvalteren.no.

Ved uforutsette hendelser og/eller spørsmål om arbeidet i felt, kan SNO, v **Kjølv Falklev**, kontaktes.

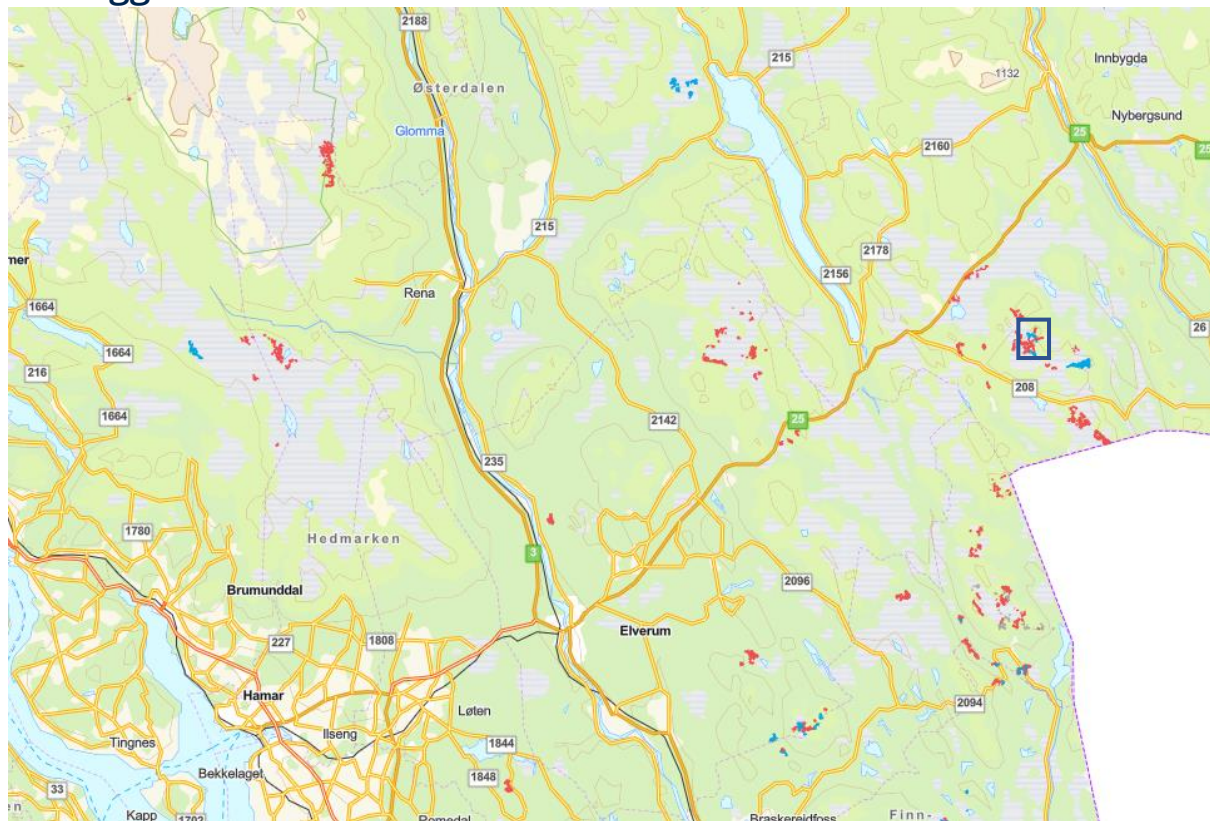
Ved uforutsett, eller planlagt stans i arbeidet (for eksempel på grunn av sykdom, eller reparasjoner), og/eller spørsmål om oppdragsavtalen, eller Field Maps, skal **Suzanne Wien** kontaktes.

Se tabell 1 for kontaktinformasjon.

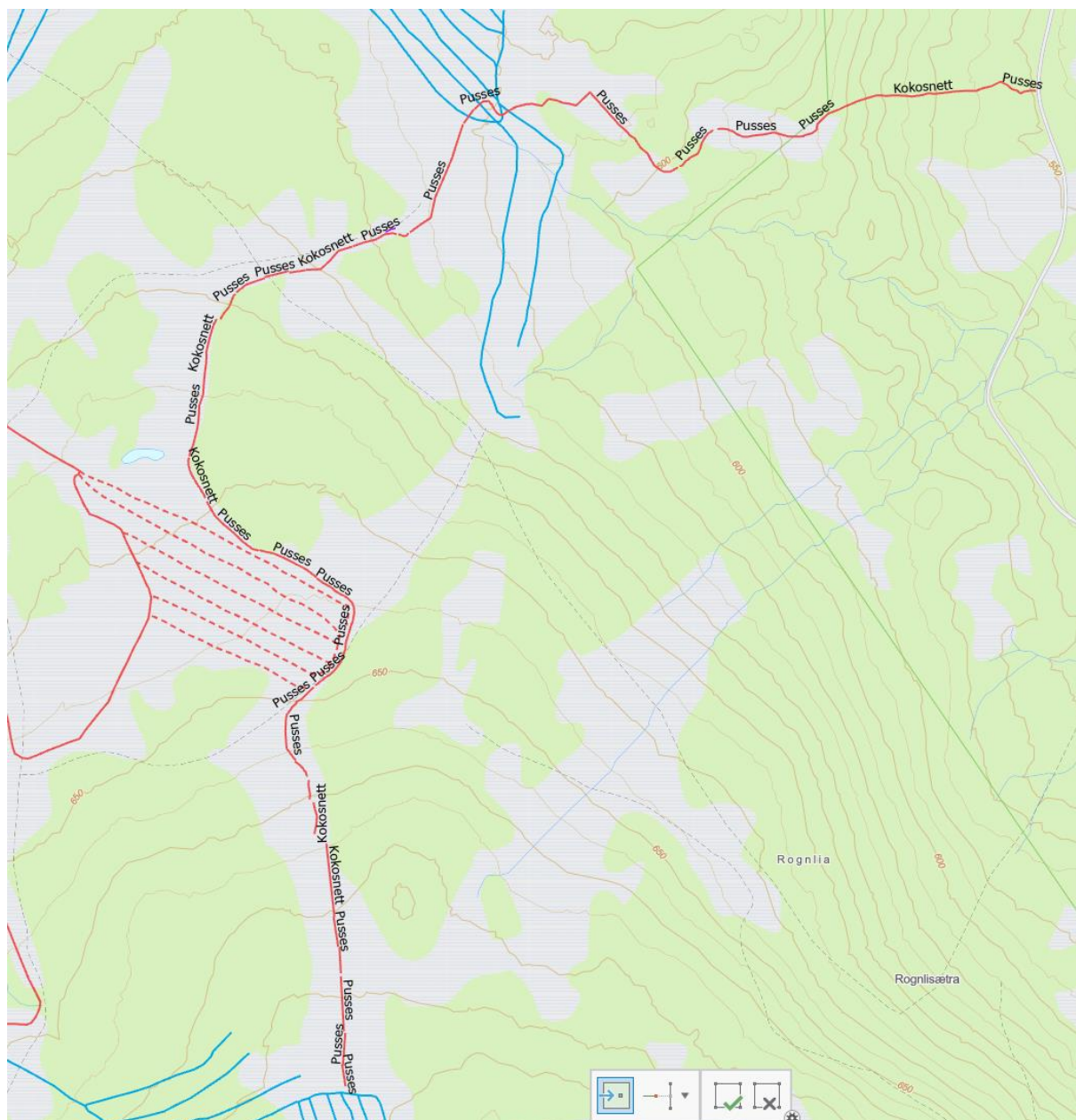
Kriterier for tilfredsstillende utført arbeid:

1. Metodikk beskrevet i dette dokumentet er fulgt, og tiltak som beskrevet i kart og i dette dokumentet er gjennomført. Endringer underveis skal skje i samråd med oppdragsgiver/SNO, avtales skriftlig før gjennomføring, og utføres i henhold til revidert metodikk.
2. Miljøkravene som fulgte rammeavtalen er oppfylt.
3. Field Maps er oppdatert fortløpende.
4. Området er ryddet for søppel og eventuelle skjemmende spor, etter dialog med Oppdragsgiver/SNO.
5. Timelister er levert Statsforvalteren

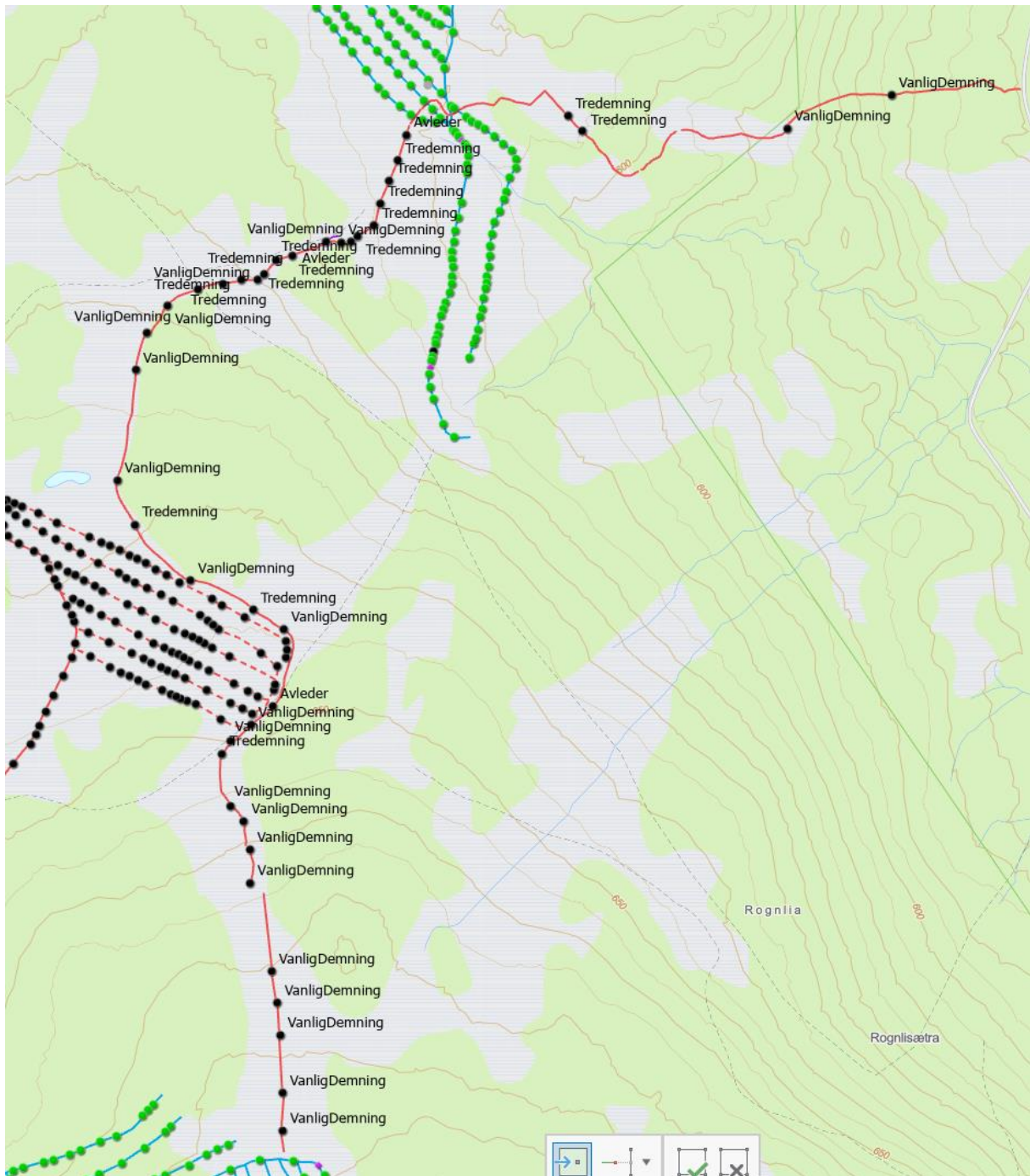
Vedlegg



Figur 1: Oversikt over hvor prosjektet befinner seg, markert med blå firkant.

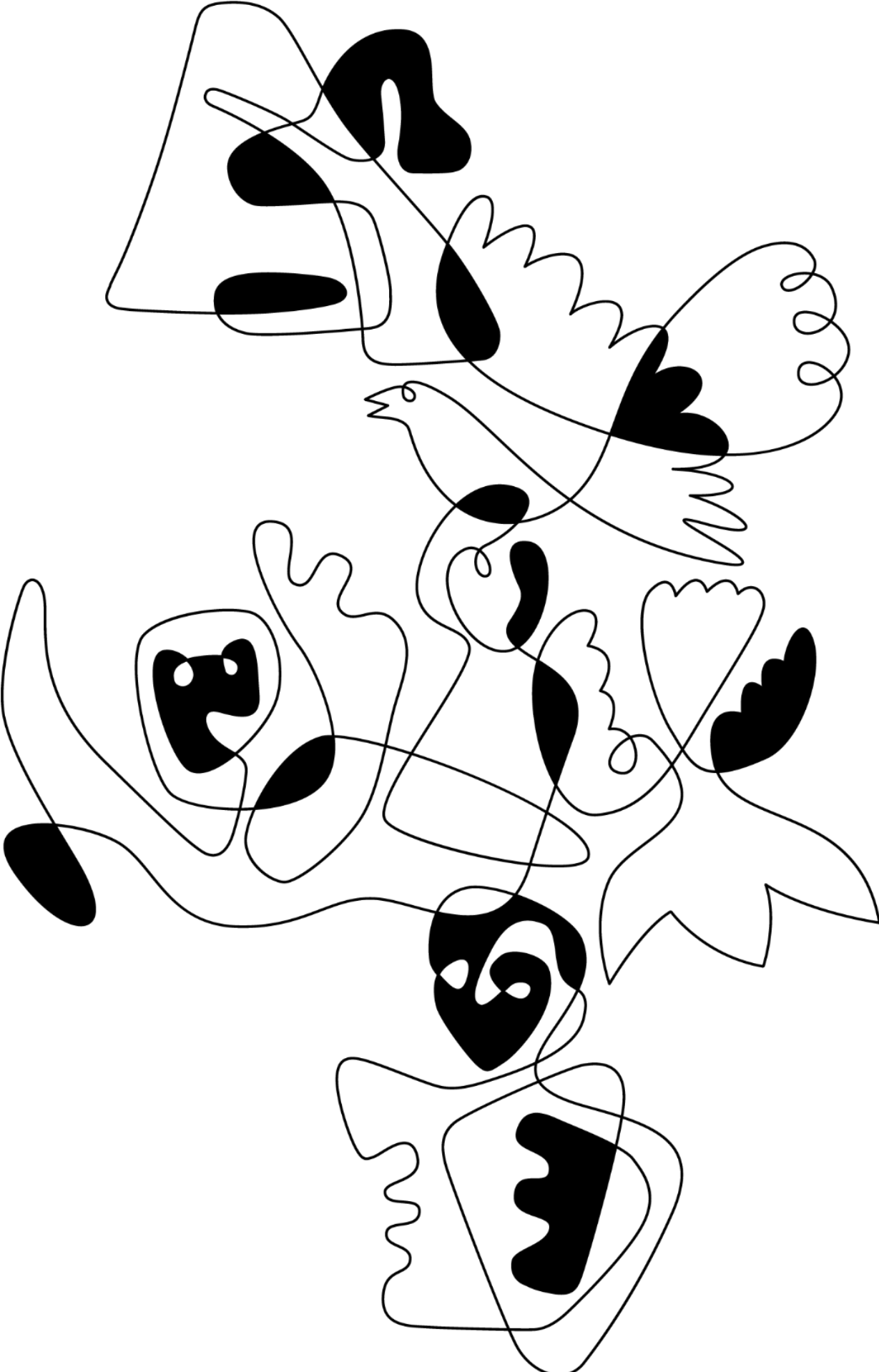


Figur 2: Oversikt over hvor kjøresporet bare skal pusses, og hvor det i tillegg skal legges ned kokosnett. Den røde heltrukne linjen lengst til høyre i bildet utgjør hele kjøresporet (totalt 2220 meter). Se tabell 2 for oppsummering av antall meter.



Figur 3: Oversikt over hvilken type demning som skal lages hvor. Vanlig demning tilsvarer en demning av torv. Tredemning kan bety både av lokalt tre og av plank. Se tabell 2 for oppsummert oversikt.





STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Postboks 987, 2604 Lillehammer | sfinpost@statsforvalteren.no | www.statsforvalteren.no/innlandet

